ANNO XXVII - N. 8
AGOSTO 1921
RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
LE VIE D'ITALIA
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
R. D. LEGGE 12 OTTOBRE 1919 N. 2099
ROMA, VIA VICENZA, 7
LAMPO
BENZINA SUPERIORE
SOCIETÀ ITALO AMERICANA PEL PETROLIO
Depositi e Rappresentanti in tutte le città d'Italia

PRESSE
IDRAULICHE
PER IL MONTAGGIO
E LO SMONTAGGIO
DELLE
GOMME PIENE
CESARE
GALDABINI E C°
GALLARATE

AUTOMOBILISTI!

Consultate presso il vostro Garage la **"Guida per la perfetta Lubrificazione dell'Automobile."**

In essa è indicata la gradazione di "GARGOYLE MOBILOIL" appropriata per la lubrificazione di ciascun tipo di motore. L'impiego dei lubrificanti "GARGOYLE MOBILOILS" assicurerà al vostro motore un perfetto funzionamento con conseguenti notevolissimi vantaggi, come:

1. **Risparmio di Benzina;**
2. **Risparmio di Lubrificante;**
3. **Risparmio nelle Riparazioni;**
4. **Minor usura del motore.**

Chiedete oggi stesso l'opuscolo

"LUBRIFICAZIONE SCIENTIFICA"

che viene spedito gratis su richiesta.

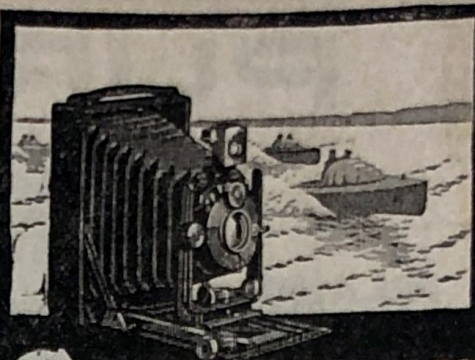
Sarà una lettura interessante per voi.

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I. - GENOVA

VIA CORSICA, 21 F

Agenzie e Depositi:

BARI — BIELLA — BOLOGNA — CAGLIARI — FIRENZE — GENOVA — LIVORNO — MILANO — NAPOLI — PALERMO — ROMA — S.P.D'ARENA — TORINO — TRIESTE — VENEZIA

Frera
Pneus DUNLOP
Pneus DUNLOP
CICLI - MOTOCICLI
MOTOCARROZZELLE
ESPORTAZIONE IN TUTTO IL MONDO
SOCIETÀ ANONIMA FRERA
STABILIMENTI IN TRADATE
Rappr. MILANO - Via Torino, 17

Goerz TENAX
APPARECCHI FOTOGRAFICI DI
PRECISIONE CON OBBIETTIVI
DOPPI ANASTIGMATICI GOERZ
Gratis Catalogo T
KODATO ROSSI
Rappresentante dell'Optische Anstalt
C. P. GOERZ
Aktien Gesellschaft Berlin Friedenau
MILANO
Via Serbelloni, 7

SPIGA
TORINO
COMME PIENE
PER AUTOCARRI

Qui comando io!
SOCIETA' ANONIMA LUBRIFICANTI
ERNESTO REINACH
MILANO

ACCIAJ-UTENSILI-MACCHINE
MACCHINE MODERNE DEI METALLI
PER LA LAVORAZIONE E DEL LEGNO
ECMA
SOCIETA COMMERCIALE
EICH MAUMARY
Viale Venezia 22 · MILANO · Telef. 22017-20975

L·I·G·A

NKA Sfere e anelli sono fabbricati col miglior acciaio speciale svedese; le sfere sono avvicinate l'una all'altra quanto più è possibile.

I CUSCINETTI A SFERE NKA

sono perciò i più resistenti, i migliori.

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA

Ing. DE SCHRYVER - LISSONI

Milano - Via P. Umberto, 17

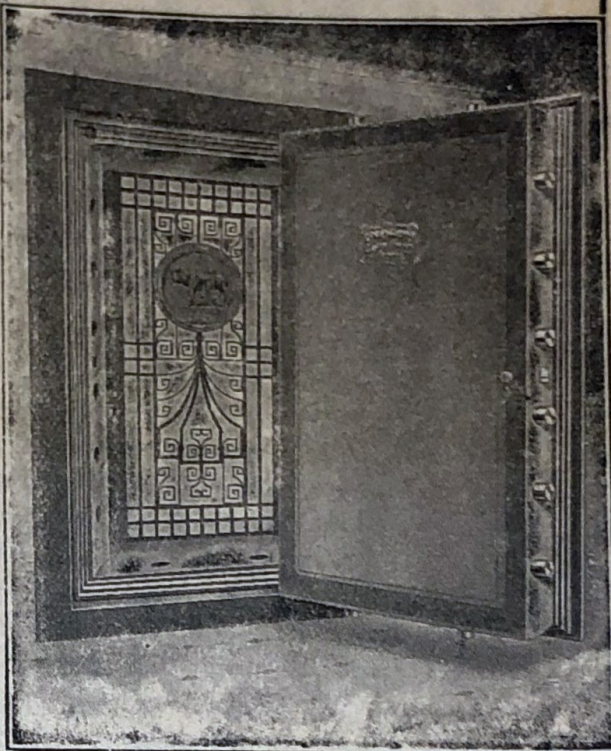
NAPOLI, Piazza della Borsa, 4 - TORINO, Via XX Sett. 12

FIRENZE, Via Ghibellina, 83

P. A. S.

ANTONIO PARMA - Saronno

PRIMA FABBRICA ITALIANA DI CASSEFORTI

Premiata Casa fondata nel 1870

Porta di sicurezza per tesoro.

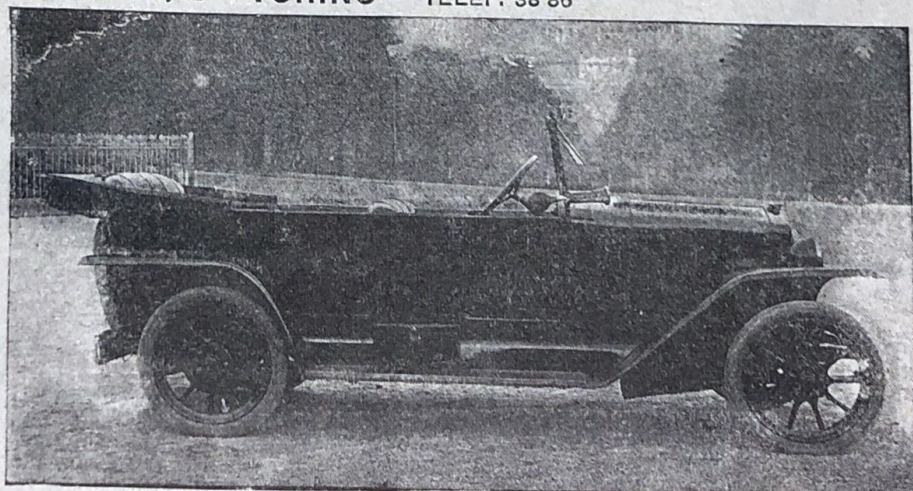
AUREA

AGENZIA GENERALE DI VENDITA AUTOMOBILI "AUREA"

ING. E. MAGRINI & C.

VIA GOITO, 12 - **TORINO** - TELEF. 38-86

COSTRUITA DALLA **"FERROTAIE"** SOC. ITALIANA PER MATERIALI SIDERURGICI E FERROVIARI

ANONIMA
CAPITALE L. 20.000.000
INTERAMENTE VERSATO

Automobile 15,18 - Tassa di circolazione L. 1156.-

PIEMONTE - Accossato & F.lli Comaita – Corso Vittorio Emanuele, 92 - TORINO
LOMBARDIA - Rigoldi & Steffanini – Garage Venezia - Corso Buenos Aires, 65 – MILANO
LIGURIA - A. Conter & C. – Via Cairoli, 15 - 21 r. – GENOVA
VENETO - Agenzia Veneta Automobili AUREA - Vicolo Conti, 5 (Via XX Sett.) - PADOVA
TOSCANA - Haupt & Frilli - Autogarage AUREA - Via delle Porte Nuove, 8 - FIRENZE
LAZIO - Sarrocchi & Natali - Via 3 Novembre, 154 - ROMA
MARCHE - Dante Brancondi - LORETO
ABRUZZI - Ricci Lamberto - ASCOLI PICENO
CAMPANIA, MOLISE, PUGLIE, BASILICATA, CALABRIA - Luigi Piscitelli & Figli - Via Roma, 373 - NAPOLI
SICILIA - Giovanni Tasca Fanales - Caltagirone (CATANIA)

Anno XXVII. SOMMARIO del Fascicolo di Agosto 1921. N. 8

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T. C. I., Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Abbonamento ai 12 numeri del 1921		ITALIA • COLONIE	ESTERO	
	Per i Soci del T. C. I.	L. **12.10**	L. **20.10**	**Un numero separato L. 1.80**
	Per i non Soci	» **18.10**	» **26.10**	

Per le condizioni di abbonamento limitatamente al 1921 vedi a pag. 818.

Anno XXVII - N. 8 | Proprietà letteraria ed artistica | **Agosto 1921**

Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro,,

(Continuaz. e fine vedi num. prec.)

Le contravvenzioni.

La materia delle penalità in fatto di contravvenzioni alle leggi vigenti per la circolazione dei velocipedi e delle automobili è regolata dagli art. 14, 18, 19, 20, 21 e 22 del testo unico 6 gennaio 1918 N. 135 e dall'articolo 4 della legge 24 settembre 1920 N. 1301. Con successive circolari del Ministero delle Finanze vennero poi determinate talune norme per l'applicazione delle citate disposizioni di legge.

La competenza in sede penale è attribuita al Pretore pei velocipedi, al Tribunale per i veicoli a motore. È ammesso il ricorso in via amministrativa, all'Intendente di Finanza, ricorso che però chiude la via all'appello davanti al magistrato.

Sono competenti ad elevare contravvenzioni tutti i militi dei Corpi armati, i funzionari degli Uffici di Finanza, di Pubblica Sicurezza, dei Lavori Pubblici, delle Amministrazioni Provinciali e Comunali; nonchè le guardie municipali, daziarie, gli agenti giurati in genere delle Provincie e dei Comuni, i cantonieri stradali (nazionali, provinciali e comunali). A chiunque di questi abbia accertata una contravvenzione compete *la metà* delle pene pecuniarie riscosse (andando l'altra metà all'Erario.

Le penalità principali sono:

— per circolazione senza aver pagato la tassa, *il doppio* della tassa dovuta.

— per uso dell'autoveicolo diverso per quello per cui si è pagata la tassa, il *triplo* della differenza fra la tassa dovuta e quella pagata

oltre alla perdita del contrassegno, che vuol dire quindi il *quadruplo*. Se l'uso diverso dal prescritto si riferisce ad autoveicoli da piazza od in prova la penalità è portata al *decuplo* della differenza come sopra.

Nell'uno e nell'altro caso si procede al sequestro del veicolo, a meno che il contravventore non eseguisca il deposito integrale della pena pecuniaria.

La misura delle penalità, col crescere delle tasse ha perduto ogni limite ed è divenuta iniqua. Ma anche il congegno fiscale relativo alle contravvenzioni offre il fianco a severe critiche per la facilità di vessazioni mille volte verificatesi da parte degli agenti incaricati di elevare contravvenzioni, per essi così strabocchevolmente lucrose e per le difficoltà frapposte alla tutela delle ragioni dei colpiti dalle contravvenzioni.

Data l'elevatezza delle attuali tasse, si raggiungono facilmente, con le penalità del doppio, del triplo e del decuplo della maggior somma che dall'agente si ritenga dovuta, cifre elevatissime; e si comprende quale attrattiva possa sugli agenti esercitare la prospettiva d'intascarne una metà. Assai spesso l'automobilista si trova senza possibilità d'invocare testimonianze a proprio favore, mentre la prevenzione della veridicità sta per legge a favore dell'agente giurato. Basta accennare a questo argomento per comprenderne l'estrema delicatezza. Nei giudizi civili è escluso il giuramento per chi da questo può trarre lucro. Perchè diverso dev'essere nel caso delle contravvenzioni? E se si vuole mantenere all'agente il lucro provi anch'esso con testimoni la contravvenzione. Oppure se si vuol far prevalere la qualità di agente giurato passi il lucro nella totalità all'Erario, ma non sussista lo scandalo di un giuramento incontrollabile da cui può derivare senza rischi l'utile di *diecine di migliaia* di lire.

Qualche esemplificazione renderà più ovvia la legittima preoccupazione degli utenti d'automobili.

Per le automobili da piazza la circolare 15 gennaio 1921 ammette che queste possano far servizio senza restrizione « là ove esista continuità di abitazioni ». Questa *continuità* dovrebbe essere intesa, evidentemente, con una certa discrezione. Il suburbio non è mai densamente fabbricato. Perciò un vigile urbano può dichiarare in contravvenzione un'automobile da piazza che si sia spinta fino ad un punto d'una strada ove due case sono separate da un'area fabbricabile, e può sequestrare il veicolo, se non viene versata l'intera penalità a titolo provvisorio. Interpretazioni capziose di dispositivi molto semplici si hanno ogni giorno in materia contravvenzionale quando i compensi agli agenti sono limitati. Che dire in casi come l'accennato in cui l'ammontare della contravvenzione è tanto forte?

La circolare 10 dicembre 1920 prescrive che le automobili in prova debbano, tra altro, astenersi dal percorrere pubblici passeggi o trasportare bambini o donne. La penalità del decuplo della differenza tra la tassa pagata per la targa speciale e la tassa intera *può raggiungere fin le 150.000 lire, e toccare con tutta facilità le 50.000* (per 35 HP). Quale tentazione per un modesto agente la metà di simili somme! E si fa tanto presto a dichiarare che un'automobile in prova abbia deviato — ad esempio — dalla concessa cerchia della circonvallazione esterna verso la vietata cerchia dei bastioni interni, fra due delle porte cittadine! Sequestrato il veicolo, e condotto questo ad un qualsiasi posteggio, sparisce pel colpito ogni possibilità di dimostrare il contrario. Ancora più arduo il contestare che sul veicolo si trovasse davvero una donna od un bambino. (Quale delitto il portare una donna od un bambino su un'auto in prova!). Per ovviare alla eventualità di simili soprusi non si vede altro modo che l'obbligo della prova testimoniale, obbligatoria anche per l'agente, da sostituirsi alla presunzione che esso sia sempre infallibile ed inaccessibile alle lusinghe dell'enorme lucro promessogli per l'accertamento delle contravvenzioni.

Ma non solo questa manifesta possibilità d'abusi da parte degli agenti competenti ad elevare le contravvenzioni offende il buon diritto dei proprietari d'autoveicoli, sibbene anche la misura delle penalità, che per sè stessa oltrepassa i limiti dell'onesto. Come si può accettare che l'ammenda per uso indebito d'una automobile possa essere di migliaia, o decine di migliaia di lire, superare il valore stesso del veicolo, essere perfino dell'importanza di un patrimonio? Poniamo che un'automobile da piazza oltrepassi i limiti dell'aggregato urbano di Milano portandosi qualche chilometro più oltre. Ciò può accadere con tutta facilità anche in perfetta buona fede: è difficile precisare dove cessa l'aggregato urbano quando per chilometri si

susseguono abitazioni e gruppi di abitazioni separati da brevissimo terreno scoperto. Ma un cantoniere provinciale dichiara in contravvenzione il conducente e sequestra il veicolo, a meno che il conducente versi l'integrale ammontare della penalità che, naturalmente, non ha. Se trattasi d'un'automobile da 30 HP (formola nuova) la differenza tra la tassa annuale per uso privato e quella per uso di piazza è L. 3.760 — 940 = L. 2.820. Il decuplo importa quindi L. 28.200 di multa per un'infrazione insignificante ad un dispositivo giustificato ma di ben scarsa portata. Queste penalità sono assurde e corrispondono a vere confische.

Per le automobili in prova si può senz'altro ritenere che il decuplo della differenza tra la corrispondente tassa annua e la tassa per la targa in prova oltrepassi generalmente il prezzo dello *chassis*, e si sa che le prove si fanno generalmente con una carrozzeria provvisoria di poco valore; onde ogni imprudenza od ogni errore di percorso del conducente può tradursi nella confisca della vettura affidatagli dalla Casa costruttrice per le corse di prova. Si pensi che la targa in prova prescrive non solo i percorsi, ma anche gli orari. Un arresto di motore può trattenere un'ora e far uscire d'orario, cioè causare una multa di decine di migliaia di lire! Ciò è moralmente inammissibile e desta un giusto senso di rivolta nel più pacifico cittadino. L'ammenda diventa un'offesa alla più elementare giustizia, fa dell'Autorità una sfruttatrice cieca e prepotente. Per analogia, occorrerebbe che il Fisco incamerasse totalmente il patrimonio di chi non ne abbia fatto una denuncia esatta fino alla lira, che confiscasse al confine ogni merce la cui denunzia non corrispondesse esattamente alla voce od alla quantità accertata dagli agenti doganali, e così via.

Il Fisco ha buon diritto di difendersi, ma non deve in alcun caso oltrepassare, e in misura fantastica, i limiti necessari e sufficenti della difesa. Ciò tanto più in quanto generalmente il proprietario del veicolo non può materialmente impedire qualche imprudenza o mala intenzione del conducente cui deve affidare il proprio autoveicolo. Lo *chauffeur* che prova i nuovi telai d'una fabbrica può non farsi alcun scrupolo di cagionare un danno gravissimo alla propria Ditta, o per leggerezza o per ignoranza delle vie esattamente concesse alla prova o peggio per spirito d'ostilità. È necessario che la contravvenzione resti contravvenzione; e sembra che in nessun caso l'ammenda dovrebbe oltrepassare quel limite che basti a far passare la voglia di infrangere la legge. Se per aver sbagliato o scientemente modificato l'itinerario di prova (il quale dopo tutto sarà su strade liberamente percorse dalle altre automobili) si dovranno pagare 50 o 100 lire di ammenda ciò toglierà a qualsiasi proprietario d'automobile da piazza od in prova la velleità di contravvenire alle leggi fiscali in materia, ma ciò sarà ben diverso da ammende di 20, 30, 50 mila lire, spogliazioni indegne che tornano a disdoro della pubblica Amministrazione per l'evidente iniquità.

Un'abitudine degli Uffici, in apparenza favorevole al convenuto per contravvenzione, è la cosidetta « oblazione » cioè il versamento di una somma a transazione della penalità contravvenzionale. Il più spesso accade che il convenuto — un po' perchè spaventato dall'enormità della somma che gli può toccare di pagare, un po' per la situazione di manifesta inferiorità in cui si trova di fronte all'agente giurato, un po' per le disastrose formalità, vera persecuzione cui deve sottostare per un giudizio, — accetti di pagare mille, cinque, diecimila lire, rinunciando al giudizio per il quale ha già due certezze: la difficoltà pel giudice come per lo stesso convenuto, di sapere quale tra le innumeri leggi, regolamenti e circolari ministeriali interpretative sarà la base del giudizio, e l'ostilità, la durezza feroce dell'agente denunciatore, che difende la sua parte leonina nella spogliazione. Un indice dell'enormità di questa è che in Milano città, ove l'osservanza dei regolamenti per l'intensa circolazione è senza dubbio la massima che si possa pretendere, le multe giungono a cifre impressionanti. Esse vengono pagate parte alla Prefettura, parte al Municipio. Nel 1° quadrimestre '921 la Prefettura definì 866 vertenze; il Municipio 93: queste ultime sole importarono L. 104.800 di oblazioni. Presumibilmente i due quadrimestri successivi, per la maggior circolazione estiva, saranno ancora giù gravosi, cioè si oltrepasserà il mezzo milione di oblazioni, di cui la metà sono destinati ai vigili che elevarono la contravvenzione.

Nè sembrino troppo severe queste note. La prova del punto cui può giungere l'interpretazione di giusti dispositivi di massima

quando vi è di mezzo la stupefacente noncuranza di proporzionare la pena alla colpa da parte dell'Autorità e questa si trova anche alla mercè dell'ingordigia degli agenti, è facile da dare. Nell'improvviso ultimo sciopero delle ferrovie secondarie avvenuto a Milano, si organizzò immediatamente dagli industriali coi propri autocarri il trasporto da o per la città agli stabilimenti di impiegati e operai. Era un bel contributo ai diritti di lavoro di quei loro dipendenti. Ebbene, per due giorni consecutivi si fece a gara nel mettere in contravvenzione quegli autocarri (circa 1500 lire di multa ciascuno) per trasporto abusivo di persone (nessuno aveva pensato che fosse abusivo) finchè un'ordinanza prefettizia troncò questa trista applicazione della legge.

In conclusione s'impone la necessità di ricondurre entro i limiti dell'equità tutta la materia contravvenzionale. Occorre disciplinare quanto riguarda le testimonianze, il sequestro, il deposito preventivo; occorre ridurre a misura ragionevole e *sostanzialmente* diversa dall'attuale l'ammontare delle ammende, occorre semplificare la complicata casistica creata dalle circolari posteriori alla legge 24 settembre 1920, occorre infine che gli agenti abbiano direttive semplici e logiche nell'applicazione della legge, e che ad essi non si porga facile destro di elevare contravvenzioni alle quali manchi una seria base.

Tanto meglio sarà osservata la legge fiscale, quanto meno questa si discosti dalla legge superiore dell'equità.

L'effetto della tassa del lusso sulla bicicletta.

La tassa del lusso sulle biciclette (10 %) è entrata in vigore il 1° marzo 1921 (decreto 16 febbraio 1921 N. 2115, all. *B*) limitatamente alle macchine nuove del prezzo di L. 600 o più. La ripercussione sul mercato ciclistico fu immediata e gravissima. Gli affari subirono una contrazione impressionante, le fabbriche ebbero annullate ordinazioni dai corrispondenti e stanno sistemando la produzione su basi più ristrette. Una rapida inchiesta condotta dal T.C.I. persuase subito della realtà di questi fatti, che la stampa speciale andava denunciando.

Le proteste degli interessati, regolarmente inoltrate al Ministero competente non lo indussero nonchè a radiare dalle tabelle degli oggetti di lusso la bicicletta, neppure ad accordare la chiesta elevazione del minimo di prezzo tassabile ad almeno 1000 lire.

A noi è nota una delle fonti autorevolissime che, interrogata, suggerì al Ministero stesso *al principio del 1919* il limite minimo di 600 lire, qualora il Ministero persistesse nel deprecato proposito di includere la bicicletta nella tabella degli oggetti di lusso. Questa stessa fonte ci dichiara ora che con altrettanta oggettività può sostenere ed ha sostenuto al Ministero che in due anni le cose sono cambiate a segno che alle 600 lire del 1919 corrispondono ora almeno 1000 lire.

Nel fatto è indiscutibile che una buona bicicletta ben costruita e completa non si può ora avere per 600 lire. Il limite di tassa imposto agisce come incoraggiamento a quella costruzione scadente fatta a domicilio nelle botteghette dei fabbri e dei meccanici privi di ogni sussidio di impianti, connettendo serie più o meno di scarto importate dall'estero a qualunque prezzo.

Potrebbe credersi che la contrazione istantanea e notevolissima manifestatasi e di cui il T.C.I. potrebbe fornire la larga ed impressionante documentazione privatamente richiesta ed avuta, diminuisca dopo il primo colpo di sorpresa dei consumatori. Ma ciò che è accaduto in Francia fa ritenere che si verificherà invece una persistente e grande diminuzione di richiesta della bicicletta. In Francia la legge 31 dicembre 1917, art. 27 e 28, che stabilisce il 10 % sugli oggetti di lusso (e sulle biciclette a partire da *250 franchi* prezzo del '917), ha avuto tempo di funzionare a lungo. Non è qui il luogo di fare la storia dell'agitazione prodottasi in Francia contro il concetto fondamentale stesso della tassa di lusso in tutti gli ambienti industriali, commerciali ed anche operai. Ciò esorbita dall'ambito strettamente limitato alla propria competenza che il Touring s'impone. Ma in quella campagna ebbe un rilievo particolare la vivace, tenace insurrezione di innumerevoli corpi costituiti interessati (da noi non esistono) in pro della bicicletta. Questa, che in Francia paga solo 3 franchi di tassa di circolazione (da noi 10) è colà d'uso tanto popolare che il movimento guadagnò, risalendo dal ciclista al Parlamento, tutta l'opinione pubblica. Il ciclo è ora esente dalla tassa sul lusso.

Noi ci accontenteremmo, in Italia, di meno: ci basterebbe, in via subordinata, che al-

meno il limite tassabile venisse elevato a 1000 lire. Eppure le ragioni che militano per la radiazione sono le stesse che in Francia e poichè il nostro Paese è più povero, sono ragioni più impellenti.

Chi mai pensò di porre la bicicletta in una tabella di oggetti di lusso? Ancor più che per l'auto è disconoscerne la *vera natura*. Ciò è tanto evidente, notorio, assiomatico, che nel procedere alla tassazione in base al criterio fiscale della ricerca del reddito ad ogni costo, dovunque preso, non si potè dimenticare che una tassa detta « sul lusso » doveva rispettare almeno le apparenze del suo fondamento. Perciò il « rispetto » fu introdotto col criterio del limite: 600 lire. Ma tale limite che poteva valere quando la tassa fu immaginata, è ora notoriamente oltrepassato. Per questo se ne chiede l'elevazione ad almeno 1000 lire.

La bicicletta "strumento di lavoro".

L'elogio tecnico della bicicletta non è più da fare. Il secolo XX l'ha ricevuta come uno dei più belli e perfetti trovati meccanici dello scorcio del XIX e nulla ha saputo più aggiungergli di veramente importante tranne la ruota libera. Questa macchina permette che nella sola Italia siano percorsi *parecchi milioni di chilometri al giorno* senza sforzo da centinaia di migliaia di lavoratori, risparmiando una decina di minuti per chilometro. Si può dire così, *grosso modo*, che *ogni giorno si risparmiano* in Italia per ogni milione di chilometri così percorsi, 10 milioni di minuti, cioè più di 20.000 giornate di 8 ore, che sarebbero state buttate in una più lenta traslazione.

Ma questo risparmio di tempo a cosa serve se non a crescere il lavoro d'ogni giorno? Forse che il ciclo serve ora — salvo eccezioni — ad altro che per recarsi all'opera giornaliera propria? Impiegati e professionisti, operai e contadini sono quasi esclusivamente i clienti della bicicletta. Colpire la macchina è colpire classi essenzialmente lavoratrici in uno *strumento di lavoro* divenuto in molti luoghi una necessità assoluta. L'abitazione del professionista, dell'impiegato, dell'operaio, non può sempre essere contigua al luogo di lavoro. Nelle condizioni attuali di difficoltà di alloggi si è anche acuita la necessità di un più largo raggio di movimento.

L'Emilia, la Venezia, sono superbi esempi di applicazione quasi esclusivamente contadinesca della bicicletta. Il Ferrarese e la Romagna soprattutto mostrano coll'impiego generale anche da parte delle contadine a quale vastità di diffusione può arrivare questo strumento di lavoro, che in quelle regioni è da anni altrettanto abituale al contadino quanto l'aratro, la zappa o il badile.

Una considerazione che non si deve tralasciare e s'impone per motivi di sentimento, è quella delle regioni devastate dalle operazioni di guerra o dall'occupazione nemica. Ivi il bisogno popolare della bicicletta è ancor più insito nella vita, ha un'acutezza in cui entra spesso una ben dolorosa causa: la distruzione della casa, che obbliga ad andare lontano, a posare dove la tristezza di questi anni ha concesso un ricovero o data una povera baracca. Non si può pensare a spremere denaro da tanta miseria, tassando come oggetto di lusso il mezzo senza del quale più breve è la giornata di lavoro, più duro il calvario.

Dov'è mai in tutto ciò il concetto del lusso? E si vorrebbe costringere con un limite di 600 lire tanti lavoratori ad acquistare macchine cattive, mentre da anni, anche presso i più poveri, va facendosi strada l'opinione — faticosamente loro acquisita da errori personali, — che siccome è necessario non restare mai a piedi occorre adoperare macchine sicure?

La motocicletta.

Questa macchina mirabile non si è ancora assettata definitivamente come costruzione e come impiego ed è in una continua rapida evoluzione, che condurrà presto alle soluzioni non soltanto tecnicamente perfette (già ormai raggiunte) ma anche praticamente più vicine ai vari scopi cui la moto tende.

Tralasciando quelli sportivi, pur molto interessanti e che spiegano l'enorme numero di macchine circolanti, è certo che già in varie regioni d'Italia la moto è entrata nell'uso di alcune categorie di professionisti, specialmente commessi viaggiatori nei suburbi dei grandi centri, medici, geometri ed ingegneri in campagna, come di frequentatori di mercati, agricoltori e simili.

Inoltre una forma ibrida intermedia fra la moto e l'auto va pure cercando la propria strada. La motocarrozzetta (che rese così spiccati servizi in guerra) si è diffusa come mez-

zo rapido di comunicazione economica. In parecchie città estere — ora anche in Italia — sono stati istituiti servizi pubblici urbani di motocarrozzette, più economici di quelli delle autovetture e che rispondono a caratteristiche speciali. In Italia varie fabbriche producono questi tipi: alcune di esse stanno specializzandosi con criteri meritevolissimi, diretti cioè a creare il veicolo d'uso economico. Forme di tre ruote, a motore centrale, con una o due ruote motrici ed una direttrice anteriore o posteriore, si adottano per persone e più ancora per furgoncini, servizio quest'ultimo suscettibile di uno sviluppo imponente, di grandissimo valore economico. Però il Fisco anche qui si è fatto subito avanti. Una circolare recente prescrive che nella moto carrozzetta non possono prender posto più di tre persone compreso il conduttore. Se porta quattro persone deve pagare la tassa come vettura!

Vi è perciò un interesse grande a favorire lo sviluppo del motociclismo in genere, da cui l'avvenire, forse imminente, attende vantaggi certamente importantissimi, fors'anco enormi, mentre capitali impiegati e maestranze ne fanno già oggetto di lavoro ragguardevole.

Bisogna altresì aggiungere che fino ad ora la fabbricazione nazionale di moto, fu limitata in confronto della importazione estera, perchè all'estero il progresso motociclistico fu più rapido e vi si dedicarono più largamente che da noi gli industriali, qui attratti in modo particolare dalla fabbricazione dell'auto. Ma ora che questa è in così grave crisi, essa potrà trovare una valvola non disprezzabile nel costruire motociclette, respingendo l'importazione. La moto è proporzionalmente ancor più dell'auto, pel minor rendimento del suo motore, depressa dal costo della benzina, per cui per essa stanno tutte le considerazioni fatte sul carburante più sopra. Che ciò sia da prendere in seria considerazione è chiaro, ma — sempre per citare il monito degli esempi esteri che è tanto probante — lo si può anche arguire dalle preoccupazioni che il prezzo della benzina desta tra i medici francesi la cui associazione capeggia la richiesta di un ribasso speciale per *l'uso professionale della motocicletta*. Noi non siamo affatto favorevoli in massima ai concetti di ribassi di classe che si risolvono tanto facilmente in ingiustizie, ma segnaliamo il fatto sintomatico e significativo.

La tassa del lusso sulle motociclette.

È quasi pleonastico il notare come la tassa del lusso sulle motociclette (10 %), mentre è gravame che le deprime enormemente (costano attualmente dalle 8000 lire in su) è sconcordanza assoluta in confronto di quella sul telaio d'auto. Questo, di fronte ai tristi effetti della tassa di circolazione e del prezzo della benzina fu dal Fisco stesso riconosciuto incapace di sostenere la tassa del lusso. E poichè vi era stato già incluso (e ben nettamente e senza riserve nella tabella A) fu invece scaricato con una formula che resta un primo esempio di resipiscenza fiscale imposta dalla forza delle cose, che speriamo venga esteso a tutto il resto. Ma intanto che il telaio d'auto è scaricato, la motocicletta, dimenticata, è schiacciata sotto il peso della tassa del lusso che occorre togliere d'urgenza.

Il motoscafo.

Anche il motoscafo è un'altra valvola che potrebbe aiutare a fronteggiare la crisi delle fabbriche di motori a scoppio, se le tasse applicate ai motoscafi nella duplice forma di tassa di circolazione (relativamente limitata) ma soprattutto di costo della benzina non avessero, nel fatto, spento il loro uso. Non si può dire che esista un serio uso del motoscafo in Italia se si guarda alla miserabile loro statistica. Si può però dire che migliaia di motoscafi solcherebbero le acque dei nostri laghi, dei nostri porti, dei nostri golfi se il motoscafo fosse esente da tassa e potesse adoperare il carburante al giusto prezzo; tanto più che nei motoscafi il consumo di essenza è notevolissimo.

Tralasciando anche qui di occuparci del motoscafo sportivo(che però rappresenta uno studio di altissimo interesse e attraverso il quale si giungerà alla brillante soluzione, già in parte attuata, di problemi nautici della più grande importanza economica) il motoscafo di servizio corrisponde all'auto e alla carrozza in terra. In un porto come quello di Genova, e in vari altri nostri in misura minore, vi potrebbero essere parecchie centinaia di motoscafi per le comunicazioni rapide di persone d'affari e di passeggeri tra le lontane banchine e coi galleggianti d'ogni natura, dai transatlantici ai carbonieri, ai trasporti e giù giù fino alle chiatte. Queste comunicazioni

sono il più spesso, per ragioni economiche, effettuate con lente barche a remi, o lungo la stessa banchina a piedi, con perdita enorme di tempo prezioso. Si pensi alle comunicazioni attuali in Venezia e più ancora a quelle che fra poco la città dovrà avere col porto a Mestre; si pensi ai rapporti di Trieste cogli immediati dintorni; al porto di Palermo, alquanto lontano dal centro urbano e così via.

Ma sui grandi e sui medi laghi dell'Italia Settentrionale e su qualcuno della Centrale? Ivi o non vi è impianto di servizio di navigazione perchè non vi è sufficiente movimento, o gli impianti esistenti (laghi Maggiore, di Como, di Garda) sono così colpiti da un complesso di sfavorevoli condizioni permanenti (nuove ferrovie o trams o linee d'auto e costruzioni di strade litoranee) che l'avvenire è assai poco promettente per parecchie delle loro languenti linee. Esse tendono a diminuire gli approdi eliminando i meno redditizi; in altri casi non hanno convenienza a moltiplicare le comunicazioni tra punti vicini, che pur ne avrebbero bisogno, ad esempio quando una testa di linea ferroviaria fronteggia da opposta sponda un centro importante. In tali casi il motoscafo appare una soluzione molto pratica cui non può sostituirsi il piroscafo, ma occorre, perchè esso trovi la propria efficienza economica (notoriamente difficile anche in questi casi pur interessantissimi), che tutte le agevolezze — carburante e tassa sul motore — lo aiutino.

Il motoscafo privato può prendere anche sui laghi uno sviluppo notevole, tale da interessare le industrie (e con ciò vogliamo sempre dire capitali e maestranze) a condizione del carburante a basso prezzo e dello scarico totale di tassa del motore.

Su questo secondo punto non vi sono discussioni possibili. L'esperienza mostrò fin dapprincipio che l'applicazione della tassa, pure un tempo limitata, fu sufficiente a troncare l'uso del motoscafo sui laghi. Se lo si vuol veder rinascere, bisogna persuadersi che all'esperienza bisogna inchinarsi.

Rimane poi l'avvenire della nostra navigazione interna. È avvenire. Ma non è appunto obbligo di legislatori e abilità di cittadini il saper antivedere?

Le strade.

Per la circolazione dei veicoli la strada è il mezzo necessario. Per i veicoli rapidi la strada deve rispondere a speciali requisiti, ma *almeno* a quelli che sempre si ritennero il *minimum* occorrente alla viabilità ordinaria.

Ma il patrimonio stradale italiano, trascurato, come si capisce, durante la guerra, è entrato, dopo l'armistizio, in un periodo di decadenza *rovinosa*. Per cause complesse dappertutto la manutenzione si trova in difficoltà che *in molti luoghi* giungono al punto che *le linee d'auto pubbliche cessano forzatamente il servizio per impossibilità materiale di percorrere le strade*. Talune di queste linee sono l'unico mezzo di comunicazione di intiere plaghe, che rimangono tagliate fuori dal consorzio civile (per esempio la linea Cosenza-Cotrone che attraversa tutta la Sila e ne rilega i centri). In altri luoghi la circolazione commerciale è così ostacolata dallo stato del piano stradale che nessuna velocità è possibile e perfino nessun trasporto.

Il problema stradale pur così connesso all'insieme delle questioni trattate in queste note, è però d'altro ordine, d'altro ambiente e anche per la sua natura tecnico-amministrativa meno accessibile ad una esposizione della natura della presente.

Perciò qui viene soltanto accennato per rilevarne l'importanza e l'urgenza. Il Touring ne farà oggetto in altra sede di speciale ed adeguata trattazione.

Conclusioni.

1. - Da queste note risulta ancora una volta che l'auto nelle sue diverse forme e la bicicletta sono essenzialmente *strumenti di lavoro* e costituiscono *un elemento di progresso sociale* e che è perciò d'interesse nazionale il favorirne la diffusione e l'uso.

Questo punto di partenza delle note presenti è fondamentale. Esso è pregiudiziale a qualsiasi altra considerazione, anche fiscale.

2. - Risulta pure che le pressioni fiscali e in genere il trattamento fatto all'auto ne hanno grandemente inceppato lo sviluppo e si comincia anche ad inceppare quello della bicicletta.

3. - Risulta che mentre l'auto costituiva anteguerra già un importante prodotto di esportazione, impostosi in tutto il mondo per virtù dei nostri industriali e delle nostre maestranze, tale esportazione è in questo momento stroncata dalla concomitanza di dazi proi-

bitivi o gravosissimi, dalla crisi mondiale, dal costo dei trasporti, dal ribasso del cambio.

4. - Risulta che in attesa che questa incresciosa e difficile situazione verso l'estero si migliori — ed è lecito sperare che le Nazioni non produttrici di auto cessino dall'isolarsi coi dazi e le produttrici si inducano tutte assieme ad un *modus vivendi* che permetta gli scambi — è necessario che l'industria dell'auto trovi una valvola che le permetta di attendere la possibilità di riprendere il mercato mondiale.

5. - Tale valvola non può essere che il consumo interno. Risulta da queste note che esso è suscettibile di sviluppo enorme, se posto in condizioni favorevoli anzichè perseguitato.

6. - Lo sviluppo interno avrebbe un'evidente influenza diretta progressiva e rapida sul gettito fiscale della tassa di circolazione e sulla benzina e compenserebbe il Fisco delle sue concessioni, a condizione che queste fossero così larghe da determinare un movimento vivo e costantemente progressivo che sorgerebbe dalla stasi attuale. Concessioni non risolutive avranno effetti meno che proporzionali alla loro portata.

7. - I diversi punti di vista:

per il *progresso nazionale* è chiaro che la diffusione dell'auto e della bicicletta è una necessità ed un beneficio;

le *case produttrici* delle macchine non possono che essere favorevoli a tale sviluppo. Si uniscono nello stesso apprezzamento capitalisti, direttori, tecnici, impiegati e maestranze delle fabbriche di auto, carrozzerie, gomme, fanalerie, biciclette, bullonerie, acciaierie, ecc.;

le *classi utenti* delle macchine sono pure evidentemente favorevoli. Queste classi costituiscono *gran parte della popolazione* e cioè sono gli industriali, commercianti, impiegati, agricoltori, operai e contadini;

il *Fisco*, — i cui funzionari del resto non vorranno agire che in subordine al comma 1° pregiudiziale sopra esposto, — dopo l'esperimento fatto (la depressione dei consumi, la riduzione delle maestranze, il naufragio avvenuto o imminente o l'intisichimento di molte imprese e i fatti nuovi sopravvenuti (crisi, dazi) dovrebbe anch'esso concordare nelle vedute comuni.

Per tutte queste considerazioni il Consiglio del Touring ritiene di interpretare un pensiero generale e maturo esprimendo il voto che sia giustificata, necessaria e urgentissima una revisione delle leggi, decreti e regolamenti che riguardano la benzina, le auto, le biciclette — specialmente con riguardo alla radicale loro modifica nella portata fiscale.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

Giugno, 1921.

Questo memoriale largamente diffuso anche presso le Autorità competenti, incontrò una seria considerazione, di cui il Touring è grato e lieto, e di cui già si vide qualche frutto. È infatti recentissima la circolare del Ministero delle Finanze (N. 82293 della Direzione Generale del Bollo e delle Concessioni Governative in data 16 giugno scorso) con cui si autorizzavano gli Uffici del Registro a ricevere — dal 20 giugno al 31 luglio — il pagamento delle tasse automobilistiche per l'anno 1921 nella misura d'una metà della tassa normale. Saranno, perciò solo, centinaia di macchine che torneranno al sole nella corrente stagione estiva dopo sei mesi di clausura nei garages.

Ma più radicali provvedimenti si possono sperare per quanto riguarda la stessa misura della tassa annua. Si è riunita nello scorso giugno in Roma la Commissione Ministeriale nominata con Decreto 31 dicembre 1920 per lo studio delle riforme da introdursi nel vigente regime fiscale per la tassazione dei veicoli a motore, Commissione nella quale il Touring ha un rappresentante — a fianco di quelli che rappresentano lo sport e l'industria automobilistica. — I giornali politici già pubblicarono alcune notizie circa i lavori di quella Commissione. Se le sue conclusioni saranno in massima accettate, ne deriverà un sensibilissimo vantaggio a tutte le categorie dei contribuenti per tasse automobilistiche. Senza entrare in particolari intempestivi accenneremo alla proposta, bene accolta, di tassare la potenza disponibile alla periferia delle ruote anzichè la potenza del motore quale si misura al banco di prova. Anche la misura della progressività della tassa sarebbe notevolmente temperata. Ed infine si semplificherebbero in grande misura molte pratiche amministrative e norme per la circolazione oggi veramente defatiganti e vessatorie. Sia lecito l'augurio che il nuovo Ministero voglia compiere l'opera avviata dal precedente, tanto più che questo si presenta al Paese con un programma di restaurazione dell'economia pubblica e di revisione di quella tumultuaria legislazione fiscale di dopoguerra che, pur con le migliori intenzioni, minacciò di soffocare la nostra vita economica.

LE VIE D' ITALIA.

CALABRIA PITTORESCA

Quando ripenso alla Calabria per rievocare alla mia fantasia il carattere pittoresco del suo paesaggio, mi vien fatto spontaneamente di rivederla così, in una pura luce di semplice, antica bellezza.

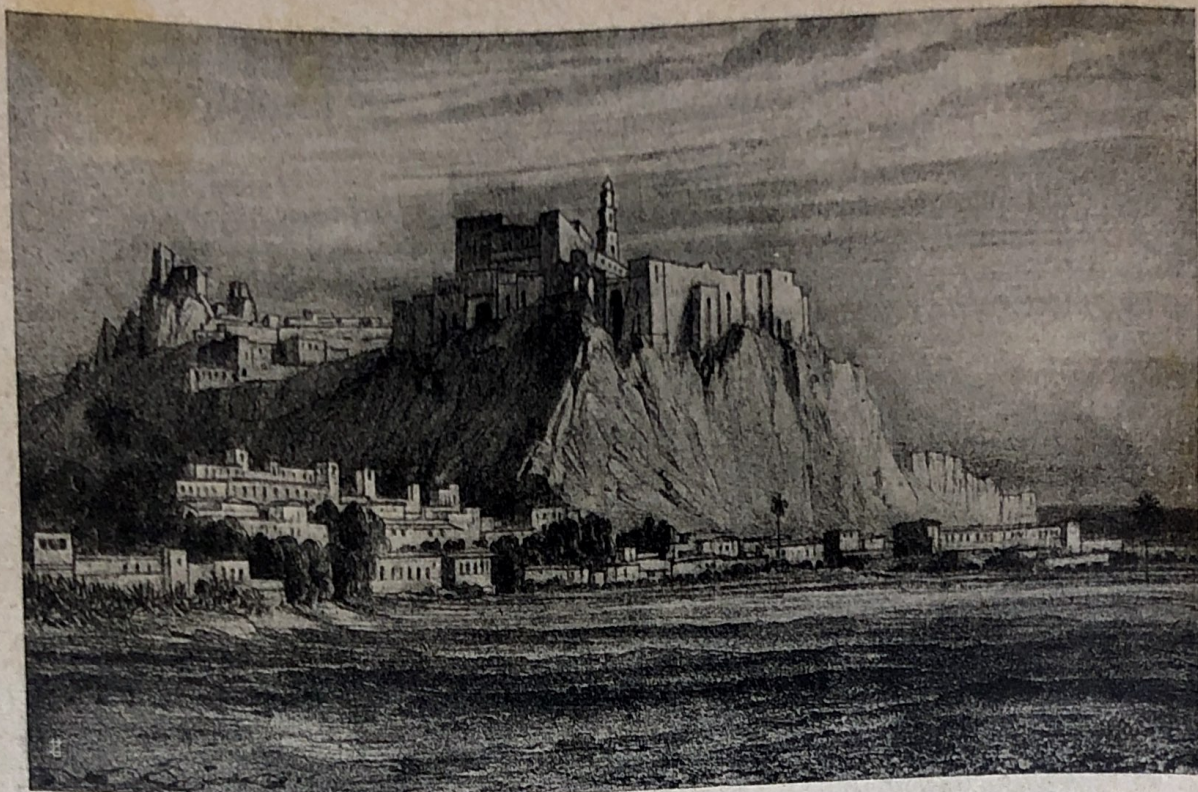
Rivedo una strada che, staccandosi dalla breve pianura litoranea, si addentra in una vallata corta e larga, alzandosi a poco a poco sul fianco dell'arida fiumara che ne occupa il fondo. Ora la strada attraversa terreni coltivati, ora macchie e sterpeti segnati qua e là da gruppi di querce, da bellissimi pini italici allarganti al sole la gran chioma; ora taglia un bosco luminoso di ulivi diritti sul terreno gialliccio, ora fiancheggia aranceti e giardini cinti da muriccioli, sui quali siepi di cactus giganteschi sembrano traboccare col groviglio delle loro spatole minacciose.

Passano greggi graveolenti di capre irrequiete, fra gli strani richiami gutturali dei pastori, e lasciano dietro di sè nubi dense di polvere. Passano i traíni dalle ruote variopinte, i carri lenti e traballanti tirati da grandi buoi grigi e, due volte al giorno, con fracasso di ferraglie, l'automobile postale che fa diecine di chilometri per raggiungere dai paesi della montagna la stazione ferroviaria.

Lunghi, interminabili intervalli di silenzio succedono a questi brevi rumori nella campagna ampia, assolata. Par di avvertire, al di là degli alberi e delle siepi, la presenza del mare, di udire il ritmo calmo e solenne del suo respiro.

PENTADATTILO.

Poi la strada esce dal folto degli uliveti e attacca decisamente il fianco di un colle su cui biancheggia aereo un villaggio. La vista comincia a spaziare sulle bassure abbandonate e presto la valle apparisce per intiero, segnata nel mezzo dal letto biancastro della fiumara ove luccica un nastro tortuoso di acqua, tutto un grigiore di ulivi sui fianchi, con chiazze oscure di boschetti d'aranci e qualche rara macchia chiara di case.

L'ampliarsi dell'orizzonte aggiunge sempre nuovi elementi di bellezza al gran quadro: ondulazioni leggere di colli, lunghe dorsali gialle e a mano a mano azzurrine nella lontananza, tra fiumara e fiumara, e il mare che occupa spazio sempre maggiore alla vista, finchè immenso apparisce nel suo candore deserto. Dirupi coronati di ruderi o di piante vengono disegnandosi, forme bizzarre o solenni di montagne sorgono improvvisamente, diafane nel cielo. Nell'insieme è un'armonia così meravigliosa di forme nobili e aggraziate, un trapasso così dolce e sfumato di tinte e di lumi che chi continua a salire, su per le svolte della lunghissima strada verso l'irraggiungibile villaggio, non sente la stanchezza del cammino, non pensa ad altro che a godere di quel prodigarsi inesauribile di bellezze. L'uomo di altra regione si sente lontano, come trasportato in un paese di sogno, ma non sperduto nè oppresso; anzi gli pare di non aver mai vissuto in una così serena e confidente libertà di spirito come in quelle ore singolari.

ROCCELLA IONICA.

Chi ha veduto e ammirato così il paesaggio di Calabria, dal mare alle dorsali dell'estremo Appennino donde la vista spazia sui due mari vicinissimi, chi in certe tiepide soste del burrascoso inverno meridionale ha veduto le immense distese di terra, chiazzate del roseo e del candido dei peschi e dei mandorli in fiore, che discendono dalle Serre catanzaresi o dalla Sila sino alla costa, porta in sè, per sempre, la memoria nostalgica di una bellezza tutta particolare, unica, di paesaggio.

In quei giorni di improvvisa primavera e poi nel periodo di calma frescura che va dal termine della piovosa e ventosa stagione invernale sino al principio della lunga estate secca e infuocata, tra il principio di aprile, all'incirca, e la metà di maggio, anche i deserti della costa ionica, fra Catanzaro e Cotrone e, a intervalli, fra Cotrone e Metaponto (così rassomiglianti a certi tratti di maremma romana, con le loro ondulazioni incolte in cui affiora il terreno biancastro, e gli stazzi per il bestiame brado e i fossi cespugliosi), anche certe grandi e tristi solitudini senza case senza strade e senza alberi acquistano un carattere di meravigliosa espressività pittoresca.

Una fioritura di steppa dà tinte calde al terreno che pare gonfiarsi in fugaci impeti di vita, e su di essa radi cespugli e arbusti di oleandri mettono note di colore più vivo, mentre i colori purpurei, violacei, verdi, azzurrini della gran muraglia silana fanno uno sfondo fantastico alla gran distesa palpitante di vita breve ed intensa. Il viaggiatore che percorre per la prima volta in ferrovia la costa ionica durante una di quelle limpidissime giornate si accorge di non aver mai saputo, prima di allora, che cosa fosse riso primaverile della terra.

Più in là, nell'estate fiammeggiante, bisogna salire in alto, sulla zona collinosa dai quattrocento metri in su e raggiungere a mano a mano gli ottocento e i mille metri, per sottrarsi al barbaglio accecante delle terre disseccate ove l'ulivo schiarisce al sole, i campi maturano in immense distese dorate e la malaria tende all'uomo i suoi terribili agguati.

I boschi di castani, i faggeti succedono agli uliveti, alle vigne, alle ficaie. Manca quasi sempre ad essi il sottobosco umido e verde delle foreste alpine, ma c'è l'ombra, ci sono forre e ruscelli e fragranze di erbe selvatiche. Più in su ancora, sulle sommità delle Serre catanzaresi, sui fianchi dell'Aspromonte, sulle Serre silane è, dove l'uomo ha voluto conservarla, la classica foresta di abeti, è il cantare di acque cristalline, il fresco di pascoli in oasi a volta esigue, a volta così

PALIZZI.

ampie che dànno l'illusione di un'umida natura settentrionale. D'estate la montagna si popola di greggi e di pastori, risuona di canti e di rumori febbrili, si anima per la caccia e per la villeggiatura; sinchè, col sopraggiungere lento dell'autunno, la vita par ridiscendere ai colli e alle marine, rifiorire negli orti e nei giardini, nelle vallate delle fiumare e sui declivi delle spiagge in una nuova mitezza di luci e di colori.

Alla bellezza della Calabria non manca nulla, in nessuna stagione, per chi abbia volontà di percorrere tutta la regione sino alle sue estreme altitudini. In nessun paese d'Italia, eccettuate certe parti costiere della Sicilia, il passaggio dal mare alla montagna e dall'una all'altra delle varie zone di vegetazione è così completamente e gradatamente pittoresco come nella Calabria. Ma nulla è così bello, nella Calabria stessa, come lo spettacolo che durante la buona stagione offre tutta la parte del paese declinante verso Jonio o Tirreno (ed è la massima), aperta agli orizzonti più sconfinati, solcata da mille vallate grandi e piccole, disseminata di città e di villaggi sui cocuzzoli delle sue colline, orlata di marine laboriose, tutta avvolta da una nube invisibile di profumi ove alla fragranza acuta dell'acacia e al dolce olezzo della zàgara si mescolano odori di timo e di menta, esalazioni acri e salubri di piante resinose: paesaggio di sogno che tante volte assume forme di grandiosità malinconica o bizzarria fantastica di profili, luminoso e nitido sempre, profondamente suggestivo per il poeta e per l'artista.

La Calabria vuole essere conosciuta così, nella sua libera, a volte quasi selvaggia bellezza di terra lontana e solitaria. Nessun famoso monumento artistico attira il visitatore italiano o lo straniero nella Calabria, che pure è paese — per lo meno sino all'inizio dei tempi moderni — fra i più ricchi di storia del mondo. In ciò il contrasto con la vicina Sicilia, che vanta ancora due grandi città monumentali e una folla di città minori ricche di insigni resti dell'antichità classica e di monumenti medioevali e moderni, è profondo, e riesce assai doloroso al cuore dei Calabresi.

I monumenti che nel passato adornavano la Calabria, attestando il suo fiorire nell'età greca, nella romana, nella medioevale sono stati distrutti ad uno ad uno dal ripetersi incessante dei terremoti. I templi greci di città come Locri, Caulonia, Croton, Hipponium, Rhegium, Terina, Thurii (per non dire di Si-

STILO.

baris, distrutta metodicamente dai Crotoniati sin dal 510 a. C.) caddero in età lontanissime e le rovine accatastate in cumuli informi si sfecero a poco a poco sotto il terreno e la vegetazione o furono portate, a pezzo a pezzo, nei paesi lontani dalle spiagge perchè servissero alla costruzione di chiese cristiane o di altri edifici. Le cattedrali normanne di Nicastro, di Cosenza, di Mileto, rivaleggianti se non in copia di musaici e di marmi per lo meno in arditezza maestosa di forme con le cattedrali di Sicilia, non esistono più o sono state completamente rifatte in tempi posteriori. I castelli normanni, angioini, aragonesi sono in parte scomparsi, in parte sono stati mal riattati e deturpati: ridotto a malinconica rovina quello di Cosenza, distrutto dagli uomini per far posto a costruzioni moderne quello di Catanzaro, dai terremoti quello poderoso di Reggio. L'età moderna sembra aver rinunciato a costruire, se non in forme umili e facilmente sostituibili. Per non dire di Reggio risorta tutta legno e cemento armato, Cosenza e Catanzaro non hanno costruzione intatta, di pregio artistico, che sia anteriore al secolo XVII.

***

Non che la Calabria manchi assolutamente di vestigia artistiche del suo passato. Tutt'altro. Basterebbe citare i monumenti bizantini, interessantissimi, di Rossano, di Stilo, di Santa Severina, la cattedrale normanna, superba sulle sue antiche colonne, e il San Francesco di Gerace Superiore, le suggestive rovine della Roccelletta di Squillace, i ruderi di Locri e di Hipponium, la solitaria colonna del tempio di Hera Lacinia presso Cotrone; e poi i quadri di Mattia Preti a Taverna, il Codex Purpureus di Rossano, le statue gaginiane di Monteleone, le tombe regie di Cosenza, senza dire dei moltissimi prodotti di arte locale, ingenua, sparsi largamente in tutta la regione.

Deliziose sorprese serbano al turista colto, insieme con le numerose raccolte private, i piccoli ma notevoli musei di Reggio, Gerace Inferiore, Catanzaro, Cotrone, ricchi di fittili d'ogni specie, di tavolette funerarie, di armi, di monete dell'età classica. C'è in Calabria, da qualche tempo, un vivace movimento per la difesa e la messa in valore del patrimonio artistico regionale. Sorgono comitati di «amici dell'arte e dei monumenti», si fanno cataloghi ed esposizioni, e, auspice la giovanissima ma già benemerita *Società Magna Grecia* e mercè l'infaticato amore di alcuni uomini, primo — da un pezzo — fra tutti il prof. Paolo Orsi, si fanno restauri, si continuano e si intraprendono cam-

SCILLA.

pagne di scavi. Ma non proprio dai suoi resti d'arte, ai quali non di rado aggiunge fascino la natura che li circonda, ma che spesso rimangono come sommersi nello splendore di tinte e nell'esuberanza di forme della vegetazione, la Calabria può aspettare di vedersi fatta ampiamente nota, come terra di bellezza, agli Italiani ed agli stranieri.

La Calabria attende d'essere conosciuta come terra dei due mari, come nutrice di uliveti e di aranceti, come il paese della Sila, anzi delle Sile (i Romani chiamarono Sila, cioè selva, non soltanto la piattaforma cosentina, ma anche tutta la montagna che dall'istmo catanzarese si allunga sino all'Aspromonte, e l'Aspromonte stesso), come la regione che meglio custodisce in Italia il tipo del solenne, di per sè suggestivo paesaggio classico.

Per fortuna, la vera ricchezza, l'avvenire della Calabria non potranno significare che accrescimento di bellezza per quella terra. Più boschi in alto, più giardini e orti in vicinanza del mare aggiungeranno grazia ai suoi declivi, interromperanno il giallo diffuso e monotono di certi suoi paesaggi montani, ammorbidiranno certe asprezze di paesaggio rovinoso senza togliere nulla alla suprema eleganza, alla fantastica nobiltà delle sue linee

La Calabria è, come tutta l'Italia meridionale, d'altronde, terra che aspetta dall'albero — il quale sa affondare meglio che l'erba le radici nel terreno a succhiarne la scarsa umidità, e sa più lottare col vento e col sole — la sua ricchezza; e l'albero, qualunque esso sia, è sempre, dappertutto, elemento in sommo grado creatore e conservatore di bellezza.

La Calabria ha nei suoi capoluoghi di provincia tre centri turistici ben dislocati l'uno rispetto all'altro e forniti delle principali comodità che si richiedono per intraprendere escursioni di qualche lunghezza. Dei tre il meglio dotato è Catanzaro, per la sua immediata vicinanza al mare ed ai monti; ma un soggiorno a Cosenza e a Reggio è pure indispensabile per chi voglia conoscere minuziosamente in ogni sua parte la Calabria.

A Cosenza, la città vetusta, la capitale storica della Calabria, si giunge in circa dodici ore da Napoli per la pittoresca costiera tirrena (prima scogliosa e solitaria, con lo spettacolo del lungo, pauroso dorso dell'isola di Dino vicinissimo alla costa, poi ridente e popolata di villaggi e di marine) dalla quale si stacca a Paola una temeraria ferrovia di montagna che s'arrampica sino a quasi 900

PASSO DI CÀNOLO.

metri, attraversa in galleria la catena costiera e si precipita indi, fra bellissimi boschi, nella valle del Crati.

La città, chiusa fra alti monti alla confluenza del Crati col piccolo Busento, il cui letto fu tomba ad Alarico, ha nei suoi immediati dintorni un pittoresco semplice e minuto che fa pensare all'umile grazia di un paesaggio umbro e toscano.

Ma, per poco che gli sguardi si spingano dall'alto della città al di là della cerchia dei colli più vicini, il carattere grandioso, tutto lunghezza orizzontale o verticale di linee, del paesaggio calabrese, subito riappare.

A nord è la lunga, ampia vallata del Crati, chiusa in fondo dalla immane parete bianca del Pollino striata da lunghissimi solchi perpendicolari, ad est il massiccio della Sila profilante nel cielo la gonfiezza delle sue cupole brulle, tappezzato di boschi neri sui fianchi.

Da Cosenza, per la valle del Crati, la ferrovia conduce alle stazioni di Cassano e di Castrovìllari, donde è possibile l'esplorazione dell'estrema parte settentrionale della Calabria, e di lì a quelle di Síbari, nella grande piana malarica e deserta, e di Rossano, l'antica città arcivescovile alta e severa a vedetta del gran golfo.

Visto dal piano del Crati, il paesaggio di questa Calabria settentrionale con le sue cupe macchie di alberi sulla chiarità delle montagne calcaree, coi suoi primi piani di monticelli boscosi e di chiazze luccicanti di acqua, è tutto un seguirsi di quadri grandiosi alla Poussin che la fantasia ama popolare di scene pastorali o mitologiche.

Ma dire Cosenza è, turisticamente, dire soprattutto la Sila, il granitico massiccio fra Crati e Jonio, la madre terra bruzia nutrice di candidi bovini e di pecore, ricca di acque, di erbe e di alberi, orgoglio e speranza dell'anima calabrese.

Una linea automobilistica — da tanto tempo si parla di una ferrovia Silana; questo delle ferrovie interne è uno dei problemi spinosi dell'economia calabrese! — l'attraversa tutta, da Cosenza a S. Giovanni in Fiore e a Cotrone, raggiungendo l'altitudine di 1657 metri e passando vicinissima alle sue altitudini massime. Sulla Sila, un giorno pauroso regno di briganti, ora la più pacifica terra del mondo, c'è qualche notevole tentativo di albergo per l'estate, ci sono case di villeggiatura e di caccia, c'è, da parecchi anni in ispecial modo, tutto un muoversi d'uomini nella buona stagione, un affaccendarsi di imprese agricole, forestali, industriali che interessa l'ignaro visitatore non meno di quanto lo colpisca la bellezza grandiosa, ma che a tutta prima apparisce un po' uguale, per limitatezza di orizzonti e uniformità di linee, degli spettacoli silani.

La Sila è un mondo a sè nella stessa Calabria, e, per quanto formi parte notevole, per estensione e per importanza economica, della regione, non potrebbe certo essere presa, da sola, come tipo del paesaggio calabrese. Soltanto a chi vi faccia lunghi, pazienti soggiorni essa svela tutto il suo fascino, che tenaci innamorati, spiriti fatti per le energiche solitudini, dicono profondo e quasi unico. Ci sarà sempre, per lo meno, un turismo silano nel turismo meridionale e calabrese.

***

Catanzaro, come è il centro geografico, presso a poco, della Calabria, così è il centro

ideale del suo tipico paesaggio, ampio e solennemente fantastico, misto di elementi terrestri e marini.

Bisogna accostarsi alla città dalla Nazionale di Cosenza, dopo aver toccato Tiriolo ed essere scesi ad attraversare il gran letto del Corace, per godere di questa che è una delle più schiette meraviglie del paesaggio calabrese, non solo, ma di tutto il paesaggio meridionale.

Di lassù — meglio ancora se proprio da certi colli boscosi che dominano la strada e servono stupendamente ad apprestare scure cornici al quadro — Catanzaro apparisce, sotto un cielo immenso, come la tolda di una gran nave lanciata verso un mare ondulato di collinette gialle sfumanti a poco a poco nell'azzurro del Jonio. Due profondi, lunghi burroni dall'ampio letto piatto isolano il promontorio i cui fianchi ripidissimi sono rivestiti d'una vegetazione di cactus stranamente rilucenti al sole. La città ha, vista così nella massa raccolta, quasi accatastata delle sue case, qualcosa della fortezza o del convento, tanto che potè essere paragonata da Francesco Lenormant alla città monacale di Monte Athos. Anche oggi il pittoresco strano e affascinante di Catanzaro fa pensare a misteriose lontananze orientali.

Dalle balconate naturali che cingono tutto intorno Catanzaro, dagli sbocchi delle sue viuzze sull'orlo dei grandi burroni lo sguardo spazia estasiato sul golfo di Squillace, da Capo Rizzuto a Capo Stilo, sulla Piccola Sila e sulle alture che al di là dell'istmo giungono sino alla vetta di Monte Pecoraro. Ad ovest una nitidissima forma di monte grigiastro pare che si stacchi dalla compatta massa presilana, simile ad uno scafo di nave che una furia immane di tempesta abbia scaraventato sulla terra e che vi si sia fermato, la chiglia all'insù, nei secoli. È il monte di Tiriolo, un'altra meraviglia del paesaggio calabrese.

La strada che conduce al paese donde è facile l'ascesa a questo bizzarro aggetto calcareo di una montagna granitica è fra le più pittoresche che si possano immaginare, tutta un salire e discendere per burroni boscosi, fondi di fiumara verdi di aranceti attraversati dai massicci ponti borbonici, lunghi dorsi ariosi di colline.

Già prima di giungere a Tiriolo i due mari appaiono, più vicino il Jonio, più distante e limitato in parte dai monti dell'ovest il Tirreno, col triangolo azzurrino dello Strómboli

SANTUARIO DI S. MARIA DI POLSI.

e le forme evanescenti di altre isole più prossime alla Sicilia. È lo spettacolo che strappò gridi di meraviglia e di commozione ai Garibaldini marcianti verso Soveria e Cosenza alla conquista del Napoletano. Ma di lassù, dalla torretta dell'osservatorio díruto, oh! il divino spettacolo dell'estrema Italia allungantesi sino all'Aspromonte fra i due mari, al di là dell'istmo tutto una selva di ulivi e di querce! Non si vorrebbe tornare più in basso, a Tiriolo e a Catanzaro luccicante laggiù in fondo nelle sue cupole e nei vetri delle mille e mille sue finestre, tanto è profonda l'impressione di quella vista, tanto l'anima si nutre e si allarga nei cristallini silenzi di quella meravigliosa solitudine.

Da Tiriolo, attraverso un calmo paesaggio di castagneti e di prati, la Nazionale conduce a Soveria Mannelli, adorna di un monumento a Garibaldi, donde, dopo breve salita, precipita a Rogliano e a Cosenza.

Pure da Tiriolo un'altra strada, la Nazionale per Monteleone e Reggio, scende nella

valle dell'Amato, passa per Nicastro, nera fra grandi boschi di ulivi, costeggia dall'alto la piana di S. Eufemia e, fiancheggiata a monte da aranceti e giardini, raggiunge il Pizzo di Calabria.

Pizzo, così bella vista dalla sua marina folta di barche pescherecce, è congiunta da poco, per mezzo di una breve ferrovia, a Monteleone. A mano a mano che si sale per raggiungere l'altopiano su cui sta la città cara a Gioachino Murat, lo spettacolo del golfo, delle montagne che cingono la piana a nord, dominate dalla svelta piramide di M. Cocuzzo, della costiera che da Pizzo giunge in fondo sino a Tropea specchiantesi nel mare dall'alto dell'enorme scoglio su cui è costruita, si fa sempre più affascinante. Si giunge, infine, a Monteleone, che, alta su di un colle coronato da un gran castello, rinnova, ma con più gentilezza di disegno e di tinte, le impressioni catanzaresi. Gli strapiombi sullo stretto, profondo vallone di Stefanáconi ísolano ad est la città, che, vista dalla strada di Mileto, par quasi raccogliersi in se stessa per porgersi in dono verso il cielo.

Da Monteleone una strada si arrampica sull'enorme muraglia delle Serre sino ai boschi di Serra S. Bruno e della Ferdinandea, donde si può scendere a Stilo guardante verso il Jonio dal suo terrazzo naturale posto alle radici del Consolino, un monte di possente lineatura verticale, tutto marmi rossi e aranciati tralucenti da mille crepacci come sangue da ferite.

La Nazionale per Reggio, per un buon tratto un viale di alberi maestosi che risalgono all'epoca muratiana, raggiunge Mileto, segnata di lontano dalla cupola nera del suo duomo semidistrutto, e da quella piccola città, interessante anche per il suo osservatorio sismico, scende alla piana di Rosarno e di Gioia, mare argenteo di uliveti su cui s'innalza superba la mole, che pare altissima, dell'Aspromonte.

Dopo Stilo, sulla costa Jonica, è la Roccella, un gran masso sorgente isolato su di una spiaggia ricca di giardini, coronato da vetusti palazzi e da campanili: uno dei tratti più pittoreschi della Calabria costiera. Poi vengono le marine di Gioiosa, di Siderno e di Gerace, dalle quali si sale alle antiche silenziose città bizzarramente appollaiate su alte rupi scoscese (tipica fra tutte quella di Gerace Superiore), poi, dopo la solitudine scogliosa e tempestosa di Capo Spartivento, comincia la costiera estrema calabrese, intagliata da brevi valloni bianchi, brulli, nel cui fondo sono visibili, talora anche dalla ferrovia, certe forme bizzarre di rupi, come la gran mano protesa al cielo di Pentadáttilo. Da ultimo, improvvisa al viaggiatore impreparato, o ricercata a lungo, con impazienza, fra le brume del mattino o nella luce abbagliante del mezzogiorno, ecco sorgere dalle acque la forma gigante dell'Etna che annunzia la fine dell'itinerario calabrese, l'appressarsi dello Stretto e una fisionomia nuova di paesaggio.

***

Il paesaggio costiero di Reggio è forse il più noto della Calabria perchè il viaggiatore che va per via di terra in Sicilia ha modo di toccare la città o di avvicinarlesi, giungendo sino a Villa S. Giovanni. È un paesaggio, però, in cui si combinano due elementi, il calabrese ed il siciliano, e questo ha forse su quell'altro il sopravvento. Gli occhi si volgono istintivamente all'Etna, a Messina ed al Faro, affascinati da quello splendore di luci, da quell'immensità di profili lontanantisi e paiono non sapersi posare sullo spettacolo più vicino della spiaggia fittamente coltivata e abitata.

Ma da Reggio risalendo verso il Nord lungo la costa alta e dirupata, o addentrandosi nella regione dell'Aspromonte occidentale o salendo per Santo Stefano e Delianova sino alla vetta di Mont'Alto, quanta parte ancora di Calabria pittoresca, che novità di cieli, di foreste, di rupi, di orizzonti! Scilla che s'avanza nel mare col liscio testone della sua rupe trita di rovine e di casette nuove, il lungo dorso di Bagnara, la marina di Palmi e i terrazzi che da questo bellissimo luogo si aprono su l'incantevole vista della costa di Sicilia e delle Lípari: tutto è un seguirsi di località che meritano soste da parte del turista intelligente e che potrebbero rivaleggiare colle più belle e più note della Sicilia se non mancasse loro il richiamo di qualche monumento famoso e se non difettassero, in genere, di quella comodità di trasporto e di soggiorno alle quali la media dei viaggiatori non sa rinunciare nemmeno in vista di godimenti eccezionali.

***

La Calabria è stata per lunghissimo tempo esclusa — e lo è in certo senso anche oggi — dalle grandi linee del turismo nostrano e

straniero in Italia. Il viaggiatore mira quasi sempre da Napoli direttamente alla Sicilia, accontentandosi di dare uno sguardo affrettato alla Calabria, mentre ne percorre in treno la costa tirrena.

Nel settecento, il secolo che inventò e mise alla moda il grande turismo, la Calabria fu quasi completamente ignorata dai visitatori dell'Italia.

Il più famoso viaggio in Italia di tutto il secolo XVIII, quello del Goethe (1786-88), non comprende la Calabria, assolutamente trascurata, al solito, per la Sicilia, e i grandi esaltatori del paesaggio italiano sul principio del secolo XIX, lo Chateaubriand, Lord Byron, lo Shelley non fanno parola della Calabria. Non ne parla, più tardi, John Ruskin che, scendendo per parecchie volte in Italia, dal '35 al '45, giovanissimo, si volge goethianamente da Napoli alla Sicilia ove la vista dell'Etna lo esalta e lo fa prorompere in un alato canto di entusiasmo.

Il terribile terremoto del 1783, le feroci lotte delle popolazioni contro i francesi invasori durante il periodo rivoluzionario e napoleonico, la triste realtà e la leggenda del brigantaggio si unirono alle ragioni di natura geografica per isolare sempre più il paese, avvolgendolo in una fama di terra sanguinaria e sinistra che lo mise in una specie di quarantena morale e materiale nell'Italia e nel mondo.

Di nessun paese, forse, si è parlato tanto come della Calabria — terremoti e briganti — conoscendolo così poco o così malamente, spesso attraverso una letteratura di bassa specie fantastica. Oggi nessuno crede più, in Italia — e forse nemmeno fuori d'Italia — ai briganti calabresi; ma è rimasta in certi italiani e più ancora negli stranieri una ingiusta, offensiva diffidenza per la taciturna fierezza di quella umile gente, per certi atteggiamenti che paiono di selvaggia malevolenza e che sono invece effetto di povertà, di fatica mal rimunerata, di stenti, di speranze deluse, spesso di debolezza organica cagionata dalla malaria. Bisogna addentrarsi nella Calabria, vederla in alto e dall'alto per conoscerne il paesaggio e l'anima delle genti. Paul Bourget nelle pagine calabresi delle sue *Sensations d'Italie* e soprattutto André Maurel nel IV volume (Calabre-Sicile) di *Petites Villes d'Italie* rappresentano questo stato di incomprensione dell'anima calabrese da parte di viaggiatori costieri frettolosi e difficoltosi, e, nello stesso tempo e per conseguenza, uno stato di inferiorità e di ottusità di fronte al paesaggio calabrese.

***

Le eccezioni di viaggiatori intelligenti e insieme pazienti non mancano, tuttavia, e sono notevolissime.

Un visitatore inglese dell'Italia Meridionale, Henry Swinburne (1743-1803) pochi anni dopo il 1783 percorse e descrisse diligentemente la Calabria della costa ionica sino a Reggio e la Calabria tirrena da Reggio a Tropea, raggiungendo poi Cosenza per Monteleone e Nicastro. Nel capitolo 62° dei suoi *Travels in two Sicilies* lo Swinburne esalta lo spettacolo delle terre calabresi, affermando che la Calabria « supera come aspetto generale la bellezza della Sicilia » più arida e spoglia di alberi. Pur essendo dotato di spirito più scientifico che artistico, e viaggiando soprattutto come naturalista e studioso dei fatti sociali, lo Swinburne è, si può dire, lo scopritore del paesaggio calabrese.

Qualche altra voce di giustizia non manca, dopo quella dello Swinburne. E sono particolarmente voci di inglesi. Settant'anni dopo lo Swinburne, il pittore e scrittore Edward Lear (1812-1888) fece il progetto di un grande viaggio in Calabria e ne pose in esecuzione, nell'estate 1847, la prima parte, con un giro

PALMI E IL MONTE DI S. ELIA.

per la regione montuosa e collinosa dell'Aspromonte e delle ultime Serre. Partì da Reggio e, attraverso dorsali di monti, letti di fiumare e boschi andò a Bova, a Staiti, al santuario della Madonna di Polsi sotto Mont'Alto, scese a Gerace Superiore e raggiunse Stilo, donde, ritornato a Gerace, si ricondusse ancora a Reggio, attraversando l'Appennino al passo del Mercante e toccando Palmi, Bagnara e Scilla.

Questo viaggio è descritto dal Lear in un delizioso diario ornato di quindici suoi disegni, alcuni dei quali sono qui riprodotti nell'edizione fattane fare dall'Associazione Nazionale per gli Interessi del Mezzogiorno. Fu gran peccato che il Lear dovesse rinunciare a continuare il suo viaggio nelle altre due province calabresi, per il sopravvenire dei moti rivoluzionari di Calabria e di Sicilia della fine d'agosto e del principio di settembre 1847. Il Lear si volse nel settembre a visitare la Basilicata (specialmente la regione del Vúlture) e le Murge che descrisse negli ultimi capitoli del suo libro. Il quale, ad ogni modo, è un prezioso capolavoro di letteratura turistica e contiene certo le pagine più belle e più giuste che siano mai state scritte sul paesaggio calabrese

Il Lear, viaggiando quasi sempre a mezza distanza fra la costa e la linea di vetta dell'Appennino, seppe mettersi nelle condizioni migliori per gustare in tutta la sua pienezza lo splendore di marine e di montagne, di dirupi e di foreste che è il principale carattere della « scenery » calabrese. Le sue descrizioni sono quelle di un fine disegnatore e di un pittore alla Turner, dalla retina sensibilissima ai giochi della luce e che come luce concepisce essenzialmente il colore. I suoi disegni, considerati coi nostri occhi avvezzi alla cruda evidenza della fotografia, oggi possono sembrare a molti soltanto l'interpretazione idealistica e un po' manierata di un bellissimo paesaggio. Ma chi conosca la Calabria per avervi soggiornato a lungo e per averla contemplata con amore ritrova nella nitida eleganza di quei disegni assai dello spirito di bellezza che un giorno intuì e che gli parla ancora all'animo vivamente.

L'ultimo grande libro di viaggi in Calabria, vecchio di ormai quarant'anni, *La Grande Grèce* di Francesco Lenormant, è una continuazione inconsapevole, per ciò che riguarda la topografia del paesaggio, dei *Journals* del Lear; poichè l'autore raggiunge da Metaponto Catanzaro e di qui visita Nicastro, Pizzo, Monteleone e Mileto, congiungendo il suo itinerario con quello dell'inglese. Il Lenormant è un archeologo, e come tale si attarda soprattutto a cercare e a descrivere gli scarsi resti dell'antichità classica in Calabria; ma è un archeologo di ottime attitudini letterarie e di fine impressionabilità artistica, e le sue descrizioni delle marine calabresi, di quegli spettacoli di orizzonti sconfinati, dei costumi antichi e pittoreschi delle popolazioni sono ancora oggi assai interessanti.

C'è poi qualcos'altro, all'infuori dell'itinerario e della felice intuizione artistica, che avvicina il Lear ed il Lenormant l'uno all'altro. È l'equanimità dei giudizi, la illuminata bontà dell'animo, il senso di simpatia intelligente per il popolo che li ospita. Questi viaggiatori giusti e pazienti sono efficacissimi seminatori d'affetto fra gli uomini, oltrechè diffusori di verità e di bellezza.

I vecchi libri del Lear e del Lenormant non superati e nemmeno uguagliati dalla scarsa, frammentaria letteratura turistica posteriore continuano anche oggi ad essere ottima preparazione intellettuale per il turista che voglia intraprendere un viaggio in Calabria; e lo saranno anche quando il Touring avrà fatto con la Guida della Calabria un altro dei suoi impareggiabili doni alla regione e alla Patria. Forse il più utile di tutti, perchè se c'è parte d'Italia che sia sconosciuta e misconosciuta e che attenda con diritto e insieme con ardore commovente di impazienza d'essere aiutata a togliersi da una dolorosa solitudine, questa è certamente la lontana, luminosa e ospitale Calabria delle Sile e dei due mari.

GIUSEPPE ISNARDI.

Disegni di E. LEAR, *pubblicati in formato cartolina a cura della* Assoc. Nazionale per gli interessi del Mezzogiorno, *Roma, Biblioteca di Piazza Nicosia.* (*Serie di* 12 *cartoline* L. 2,25; *in deposito a Milano presso la Ditta Centenari, Via Marino,* 3).

Abbonamento semestrale alla Rivista. Essendo completamente esauriti i primi sei fascicoli della *Rivista Mensile "Le Vie d'Italia"* e non essendo possibile procedere ad altre ristampe, l'Amministrazione del T. C. I. ha disposto che, a partire dal 15 giugno, non venga dato corso ad abbonamenti annuali (con diritto agli arretrati dal 1° gennaio 1921) ma solo ad abbonamenti semestrali (con diritto ai fascicoli dal 1° luglio alla fine del 1921). A coloro che inviarono od invieranno la quota dell'abbonamento annuale sarà rimborsata metà della somma in cambio dei fascicoli arretrati che non è possibile spedire. - L'abbonamento al secondo semestre importa: per i Soci: Italia e Colonie L. **6.10**, Estero L. **10.10**; per i non Soci: Italia e Colonie L. **9.10**, Estero L. **13.10**.

LE VIE DEL CIELO

I TURISTI DI 2000 ANNI OR SONO

Se in casa eserciti
soltanto il passo,
quand'esci sdruccioli
sul primo sasso.
. . . .

. . . .
Se fa conoscere
le vie del mondo,
oh! buono un briciolo
di vagabondo!

Come mai il Touring non ha ancora pensato di imprimere a lettere d'oro questi versi del Giusti (*Le memorie di Pisa*) sopra una parete di qualche sala della sua nuova sede di Milano? Da vero *vate* il Giusti ha saputo esprimere una profonda verità, i cui limiti, di spazio e di tempo, superano di gran lunga gli stretti confini del significato metaforico che egli aveva soprattutto in vista. Chi ha fatto prima conoscere le *vie del mondo,* cioè quelle della terra, del mare e del cielo, se non i vagabondi dell'antichità, ossia i popoli nomadi dell'Asia, i mercanti egizi, i navigatori fenici? In quei tempi — o fosse la mancanza di luce elettrica, o il bisogno di orientarsi — fatto sta che il primo pensiero del turista, arrivando in un paese nuovo, non era già di guardare i monumenti o le curiosità della moda o il *colore locale,* bensì di alzare gli occhi al cielo: scorgendo delle stelle, alle quali non era abituato, allora veramente capiva di trovarsi in un' altra parte del mondo.

Oggi i nostri agricoltori vanno ben più lontano dei navigatori fenici. Il contadino che ha finito di vendemmiare in Piemonte si imbarca a Genova e arriva in tempo a mietere nell'Argentina, ma quanti sono che pongano mente, in così lungo viaggio, al graduale abbassarsi delle costellazioni boreali e al comparire di nuove costellazioni dalla parte di sud? Ben pochi fra i contadini, e meno ancora fra i passeggieri di classe, e non c'è da farne loro carico, perchè non si può pretendere al giorno d'oggi che la gente s'interessi di un fenomeno che non fa entrare quattrini in tasca. La colpa non è poi tanto di loro, quanto dei nostri sistemi educativi che permettono di ignorare perfino il fatto fondamentale che in diverse stagioni si scorgono stelle diverse. Ma lasciamo i turisti di oggi e torniamo a quelli di duemila anni fa.

Il pozzo di Syene.

Era dunque noto nel medio e basso Egitto che a Syene (oggi Assouan), presso la prima cateratta del Nilo, proprio ai confini fra l'alto Egitto e l'Etiopia, in un certo giorno dell'anno, si poteva vedere il sole specchiarsi nei pozzi, che è quanto dire che gli oggetti, in quel tal giorno, a mezzogiorno, presso la prima cateratta del Nilo, *non gettavano ombra da nessuna parte*. Quel giorno poi non era altro che il solstizio estivo, cioè il principio dell'estate, caratterizzato pei nostri climi dalla proprietà che in esso giorno risulta minima l'ombra gettata dagli oggetti a mezzogiorno. Circa sei mesi dopo si verificava (e potrebbe verificarsi anche oggi coll'aiuto di uno gnomone) l'altra proprietà opposta che l'ombra risultava massima in un certo altro giorno dell'anno, detto solstizio invernale, che segna il principio dell'inverno. Poichè i rapporti s'invertono fra i due emisferi, il fenomeno del sole nel pozzo può constatarsi ugualmente, in un sol giorno dell'anno, e precisamente nel solstizio invernale, per tutti i paesi situati presso il tropico

del Capricorno, come possono attestare i nostri emigranti che vanno a Rio de Janeiro e a San Paolo del Brasile. Vi sono poi altri paesi più fortunati, e cioè quelli che si trovano più addentro nella zona torrida, nei quali lo stesso fenomeno può osservarsi due volte nel corso dell'anno. Ad esempio nella Somalia italiana, a Brava, a Mogadiscio e meglio ancora alla foce del Giuba, che si trova proprio sull'equatore, i raggi del sole risultano verticali a mezzodì in due certi giorni in prossimità degli equinozi, cioè al principio della primavera e al principio dell'autunno.

Il Sole sui tropici.

Un *coloniale* si metterà a ridere, sentendo sfoderare una scienza così peregrina, in una rivista così autorevole come questa del Touring, ma non vi è cosa tanto trita e ritrita che non possa dar materia a riflettere sotto qualche aspetto particolare e che non valga la pena di esser veduta (quando la cosa è possibile) sotto nuova luce. Così, per esempio, giacchè abbiamo parlato dei tropici, proviamoci a domandare, non dico agli studenti, ma ai professori di geografia che cosa sono i tropici.

Cito testualmente da un ottimo trattato, *il migliore fra quelli che ho sottomano.*

« Fra i paralleli, di cui abbiamo parlato precedentemente, i più importanti sono i due, detti *Tropici, distanti ciascuno* 23° 1/2 *dall'equatore,* e i due, detti *Circoli polari, distanti ciascuno* 23° 1/2 *dai rispettivi poli*... La zona compresa fra i due tropici è chiamata *Zona torrida,* ed è quella in cui l'intensità del calore dei raggi solari è massima e la durata dei giorni e delle notte pressochè uguale in tutto l'anno ».

Chi legge non può fare a meno di riflettere che se a 23° 1/2 di latitudine fa caldo anche a 24° probabilmente ci farà pure abbastanza calda; e allora perchè il tropico si fissa precisamente a 23° 1/2 e non un poco più su o più giù? In altri termini quale fenomeno fisico contrassegna i tropici, i circoli polari, le zone e via dicendo? Per farla breve, io credo che lo studente rimarrebbe più soddisfatto, se la cosa gli venisse esposta su per giù in questi termini:

Qui da noi il sole, d'estate, è molto alto, ma non arriva mai così in alto che i raggi siano proprio verticali, cioè che gli oggetti non diano ombra. Tutti i paesi pei quali il sole in qualche giorno dell'anno arriva a passare proprio per la verticale si dicono appartenere alla zona torrida, e si trova che questa è compresa fra due paralleli distanti di 23° 1/2 dall'equatore, uno a nord, l'altro a sud, detti rispettivamente tropico del Cancro e tropico del Capricorno.

Nei nostri paesi, d'inverno, i giorni sono più corti che d'estate. Pei paesi situati più a nord i giorni nel colmo dell'inverno diventano sempre più corti, finchè si arriva in certi paesi in cui, in un certo giorno dell'anno, il sole non sorge affatto sull' orizzonte,

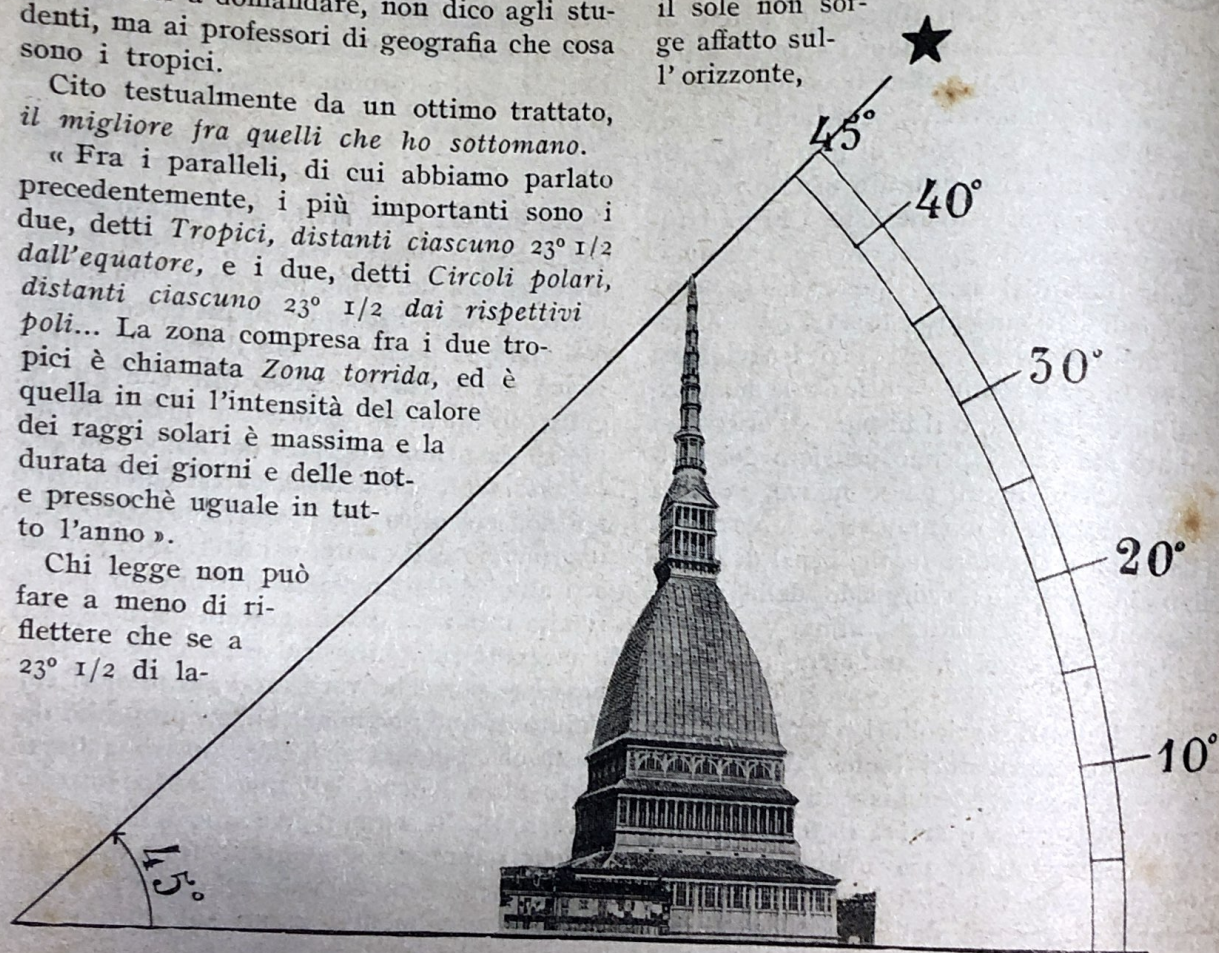



Fig. 1 - COME SI VEDE LA STELLA POLARE DA TORINO (LATITUDINE 45°).

cioè si ha notte completa per ventiquattro ore. Tutti i paesi pei quali questo succede si dicono appartenere alle zone glaciali, che sono due, comprese entro i paralleli distanti 23° 1/2 dai poli.

Domando umilmente scusa per la digressione polemica, che qui costituisce una vera stonatura, ma

> il fare un libro è meno che niente,
> se il libro fatto non rifà la gente.

Esperienza di Eratostene.

Tornando al pozzo di Syene, si usa dire da noi che taluno *vuol far vedere la luna nel pozzo*, per dire che vuol dare ad intendere una cosa impossibile. Eppure il vedere la Luna nel pozzo è cosa molto più facile che vedervi il Sole. Basta infatti andare poco più giù di Tripoli, al Cairo per esempio, per levarsi questo gusto, anche varie volte nel corso dell'anno. Ma per il Sole invece il Cairo ancora non basta; bisogna andare circa 500 Km. più giù, o meglio più su, risalendo il corso del Nilo fino alla prima cateratta. Probabilmente il luogo era meta di pellegrinaggi annuali fin dalla più remota antichità, e il famoso tempio dell'Isola Elefantina (*Philae*), oggi sventuratamente sommerso nelle acque del Nilo pei lavori che hanno fatto gli Inglesi a fine di regolarne il corso, doveva essere in relazione con quel fenomeno. Certo è che dalle informazioni di quei turisti trasse Eratostene gli elementi *per determinare la grandezza della Terra,* risolvendo così il problema fondamentale dell'astronomia, poichè è assurdo sperare di poter sapere quanto distino da noi gli astri anche più vicini, se non siamo capaci prima di misurare la stessa casa che ci ospita e che ci trasporta seco nelle immensità dello spazio. Ingegniamoci dunque di far comprendere, col minor apparato possibile di considerazioni geometriche e di formole, in che consistesse il procedimento di Eratostene.

In quel giorno in cui, secondo le informazioni dei prelodati turisti, il Sole si specchiava nel pozzo di Syene, Eratostene che si trovava in Alessandria (A, della fig. 6 a pag. 825), misurò con uno strumento adatto (una specie di compasso munito d'un cerchio graduato) l'angolo che i raggi solari (AR), a mezzogiorno, formavano colla verticale di Alessandria (AV) e trovò che quest'angolo RAV era di 7 gradi e 1/5 di grado, essendo un grado, come si sa, la novantesima parte di un angolo retto. In quel medesimo momento i raggi solari a Syene (SR') erano verticali, vale a dire prolungati venivano a passare per il centro O della Terra, per il quale passa anche la verticale (AV) di Alessandria, poichè il detto centro, come dice Dante (ed è inutile confondersi a volerlo dire meglio di lui), è

> il punto
> al qual si traggon d'ogni parte i pesi.

Ora, guardando la figura, qualunque scolaretto di 2ª ginnasiale o di 1ª tecnica vi sa dire che, essendo paralleli i raggi solari R'S ed RA, perchè il Sole è enormemente lontano rispetto alle dimensioni della Terra, le due rette parallele R'SO ed RA sono ugualmente i n c l i n a t e rispetto alla trasversale OAV. Dunque l'angolo RAV misurato da Eratostene è u-

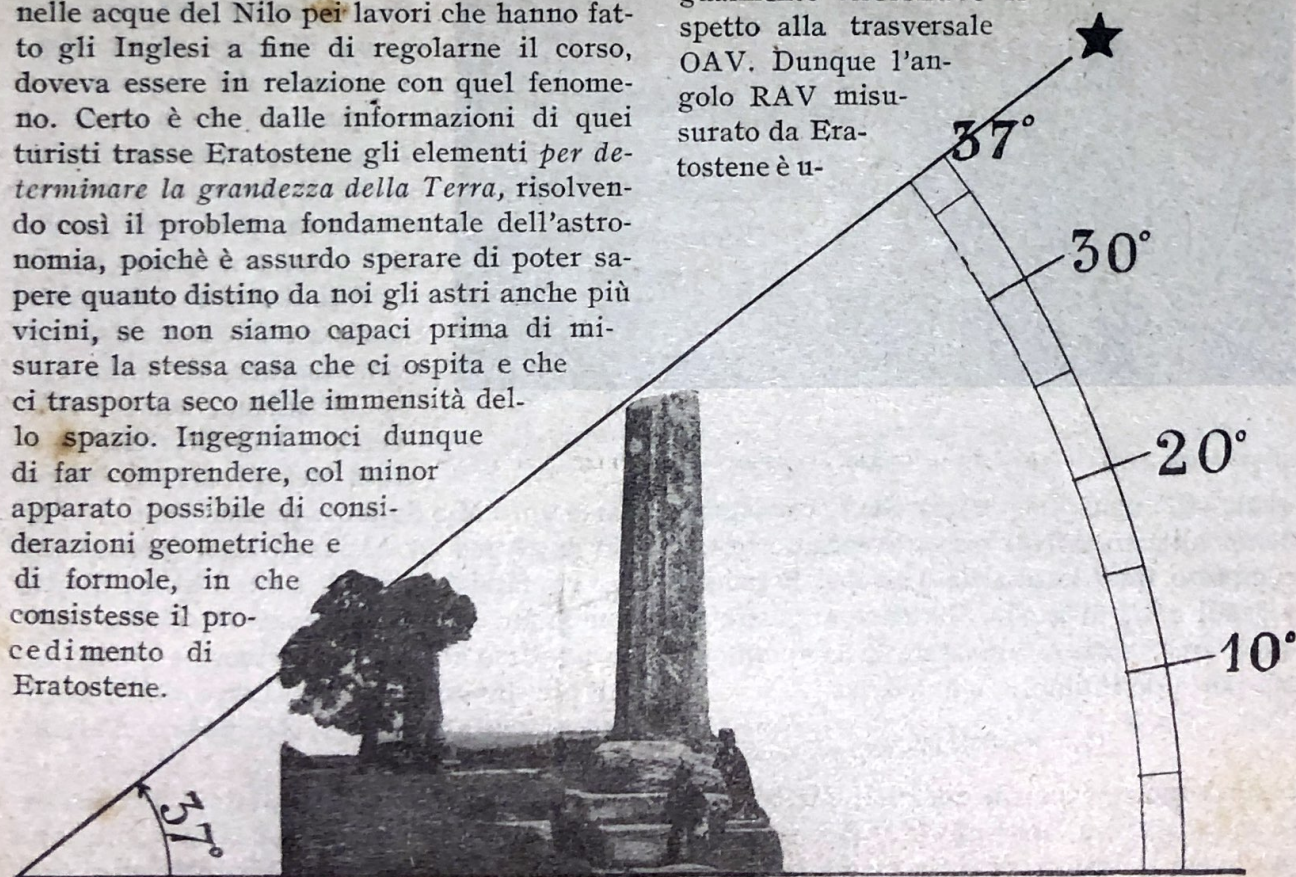



Fig 2 - COME SI VEDE LA STELLA POLARE DA SIRACUSA (LATITUDINE 37°).

Fig.3.
GIOVE SECONDO DISEGNI FATTI DAL KEELER ALL'OSSERVATORIO DI LICK NEL 1889.

guale all'angolo al centro SOA corrispondente all'arco AS di circonferenza terrestre compreso fra Alessandria e Syene. E poichè 7 gradi e $^1/_5$ di grado, il valore angolare di quest'arco, sono esattamente la cinquantesima parte dell'intera circonferenza

$$(7,2 \times 50 = 360),$$

basterà moltiplicare la distanza, direttamente misurata, tra Alessandria e Syene per 50 per avere la misura di tutta intera la circonferenza della terra,

Grandezza della Terra.

Ora l'informazione preziosa che i turisti egizi portarono ad Eratostene fu appunto quella della distanza AS fra Alessandria e Syene, distanza che, in base alla durata del viaggio, Eratostene valutò in 5000 stadi. Ne consegue per la circonferenza terrestre il valore

$$\text{stadi } 5000 \times 50 = 250\,000 \text{ stadi.}$$

Questa misura equivale a circa 46.000 Km. se si ammette che lo stadio corrispondesse a 185 metri. Le misure moderne (fatte sostanzialmente collo stesso principio di cui si servì Eratostene, però osservando le stelle anzichè il Sole, e misurando con grande precisione le distanze dei luoghi sulla superficie terrestre) dànno invece una circonferenza di circa 40.000 Km. nel senso del meridiano e un poco di più (40.075 Km.) lungo l'equatore. In conclusione Eratostene trovò la Terra un poco più grande del vero, e a questo errore contribuì il fatto che Alessandria e Syene non si trovano esattamente sullo stesso meridiano, come richiederebbe l'applicazione rigorosa del precedente ragionamento. Poi e da tener presente che il viaggio da Syene ad Alessandria si faceva tutto per via fluviale e che il Nilo, sebbene diretto con molta approssimazione da sud a nord, ha un corso abbastanza tortuoso e quindi assai più lungo della lunghezza dell'arco di circonferenza terrestre che unisce Alessandria a Syene.

Tutto considerato, il risultato di Eratostene fu soddisfacentissimo, ma una parte non piccola del merito spetta indubbiamente ai turisti che l'informarono.

Forma della Terra.

Trovata la grandezza della Terra, vediamo se ci riesce collo stesso procedimento di riconoscerne la forma. Che sia tonda, o almeno incurvata, ce lo dice anzitutto l'esperienza di Eratostene, poi ce lo dimostra anche il graduale abbassarsi della Stella polare a misura che si procede verso sud. A colpo d'occhio, qualunque viaggiatore che sappia ritrovare la Stella polare, partendo dalla forma ben nota delle sette stelle dell'Orsa maggiore (fig. 7 a pag. 825) potrà convincersi che la Stella polare da Torino si vede a mezza altezza fra l'orizzonte e lo zenit, mentre si vede sensibilmente più bassa da Napoli e più bassa ancora da Siracusa. E poichè il cambiamento è progressivo ed uniforme, cioè ad ogni 110 Km. circa percorsi nella direzione di sud corrisponde un abbassamento della Stella polare di un grado, così si conclude che la forma generale della Terra non presenta concavità, come avverrebbe, per esempio, qualora fosse foggiata a pera, nel qual caso in certi paesi si potrebbe vedere la Stella polare innalzarsi sull'orizzonte anche procedendo verso sud, ma è invece dappertutto rotondeggiante. Da questo però non è lecito concludere senz'altro che la Terra sia proprio esattamente rotonda, ossia rigorosamente sferica.

Fig. 4 - SATURNO SECONDO DISEGNI DI PROCTOR E SEE.

L'unico modo possibile per accertarsi di ciò consiste nel ripetere l'esperienza di Eratostene in diversi paesi. Se dappertutto questa esperienza conduce ad un medesimo valore per la circonferenza e quindi per il raggio della sfera, la Terra sarà veramente sferica, se no no. Ora appunto è stato verificato più di cento anni or sono dalla Commissione francese del Grado, che l'esperienza di Eratostene ripetuta (naturalmente con mezzi moderni) nel Perù, in Francia e in Lapponia conduce a tre valori diversi, progressivamente crescenti, del raggio terrestre. In altri termini la sfera che più si avvicina alla rotondità della Terra nella zona torrida ha un raggio più piccolo, invece la sfera analoga per le regioni polari ha un raggio più grande di quello che si trova nelle regioni temperate. Dunque la Terra è più incurvata all'equatore, meno incurvata nelle regioni polari e quindi, come si dice, è schiacciata ai poli. Per gli amanti di cifre, ecco la misura precisa dei raggi di curvatura trovati dagli astronomi francesi:

Località	Latitudine	Raggio di curvatura
Perù . .	— 1° 31'	6336 km.
Parigi . .	+ 50°	6364 »
Lapponia .	+ 66° 20'	6414 »

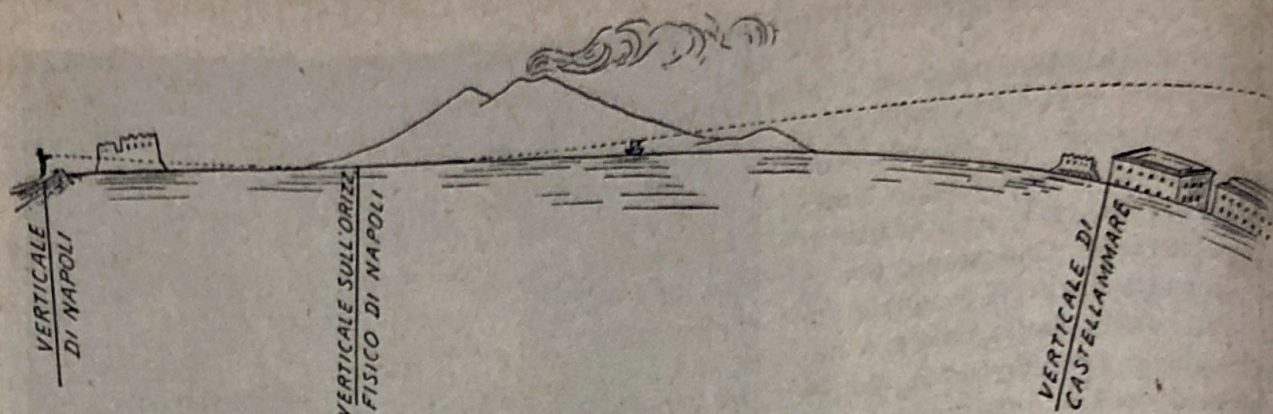



Fig. 5 - UNA PROVA DELLA ROTONDITÀ DELLA TERRA.

Latitudine di un luogo.

Nei libri di testo che vanno per le mani dei nostri ragazzi, dopo aver introdotto la rete dei gradi di longitudine e di latitudine disegnati sul globo terrestre, si definisce la latitudine di un luogo come la sua *distanza dall'equatore,* e si dovrebbe aggiungere, *espressa in gradi.* Si introduce quindi il falso concetto che per determinare la latitudine di un luogo sia necessario partirsi dall'equatore, camminare lungo un meridiano finchè si arriva in quel dato luogo e misurare esattamente la distanza percorsa. E se c'è il mare di mezzo, come c'è appunto fra noi e la Libia, come si farà mai a conoscere la latitudine? Definita invece la latitudine per mezzo delle stelle, cioè *come la media altezza della Stella Polare sull'orizzonte dei vari luoghi,* ognuno capisce a prima vista come il valore di quest'angolo di elevazione sull'orizzonte possa ottenersi con mezzi semplici in qualunque luogo, anche in pieno Oceano, e si acquista di questo elemento geografico un concetto appoggiato ad un fatto sperimentale e perciò più accessibile dell'altro fondato su considerazioni teoriche, ripetute per lo più a pappagallo e destinate quindi ad essere regolarmente dimenticate. E questo che qui dico per la geografia astronomica potrebbe ripetersi per molte altre materie, non escluse le letterarie.

La rotondità della Terra nel Golfo di Napoli.

Se per riconoscere la forma sferoidica della Terra e per misurarne lo schiacciamento è stato necessario sperimentare sotto diverse latitudini, dal Perù fino alla Lapponia, sbaglierebbe di grosso chi pensasse che tanto fosse necessario per dimostrare la rotondità della Terra. Che la Terra fosse rotonda lo sapevano benissimo gli antichi, pur senza aver fatto il giro del mondo come fu iniziato da Cristoforo Colombo e condotto a termine da Magellano. Volendone la prova oggi, senza far tanto cammino, basta venire a Napoli e guardare il suo bellissimo golfo dalla famosa passeggiata fra la Villa Nazionale e il mare (via Caracciolo). Ognuno potrà convincersi coi propri occhi che da quel punto si vedono bensì in fondo al golfo i monti sovrastanti a Castellammare, ma le case di questa non si vedono affatto. Basta invece salire all'ultimo piano di qualcuno dei grandi alberghi di via Partenope e si cominceranno a scorgere i piani superiori delle case elevate di Castellammare. Salendo ancora più in alto, sull'altura di Pizzofalcone o sul corso V. E., si scoprirà tutta la *palazzata* che fa un bellissimo vedere, specie verso l'ora del tramonto. Non ho fatto la prova, ma son sicuro che da Capodimonte o da S. Martino si devono poter vedere anche le barchette in mezzo al porto, le quali di solito non si scorgono, non già perchè non siano accessibili ad un buon cannocchiale, ma solo perchè ce le nasconde la rotondità della Terra, i cui effetti sono ben apprezzabili pur dentro ad uno specchio di acqua così limitato come il golfo di Napoli. Infatti la distanza fra Napoli e Castellammare in linea d'aria non è che di 25 km. circa, vale a dire la milleseicentesima parte della circonferenza terrestre e in misura angolare circa 13 minuti primi. Un calcolo facilissimo mostra che in queste condizioni la visuale di chi guardi da pochi metri sul livello del mare sfiora la superficie dell'acqua a pochi chilometri di distanza, poi si risolleva e quando si trova sopra Castellammare ha già raggiunto la quota di circa 40 metri, che è

quanto basta per nascondere i più alti palazzi. Coll'isola di Capri, che dista da Napoli oltre 30 km., gli effetti della rotondità della Terra sono ancora più notevoli, poichè da Capodimonte (160 metri sul mare) si vedono benissimo, anche a occhio nudo, le case di Anacapri in lunga fila poco sotto la cima del Monte Solaro, ma non si scorge nulla della Marina grande. Per scoprirla, bisogna salire sulla collina dei Camaldoli (450 m.), oppure avvicinarsi col piroscafo fino ad avere superato circa la metà della distanza. Non è difficile che prove consimili si possano fare anche in altri luoghi, p. es. sui laghi lombardi o sul Trasimeno, ma è certo che Napoli si trova, anche per questo rispetto come per tanti altri, in condizione privilegiata.

Fig. 6.

Schiacciamento di Giove e di Saturno.

Si è già detto come si riconosce che la Terra è schiacciata ai poli. Errerebbe però chi si figurasse uno schiacciamento considerevole, tale da potersi vedere ad occhio nudo, naturalmente dalla debita distanza. Si trova infatti che il diametro polare è appena 43 km. più corto del diametro equatoriale, e questi 43 km., rispetto ai 12.756 km. che misurano la larghezza della Terra, sono così poca cosa ($\frac{1}{298}$), che nessun occhio umano sarebbe capace di riconoscere che la Terra è schiacciata. La cosa è invece facile pel pianeta Giove (schiacciamento $\frac{1}{15}$), e più ancora per Saturno (schiacciamento $\frac{1}{10}$), come mostrano le unite figure.

A che si deve questo forte schiacciamento dei due più grandi corpi del sistema planetario? Anzitutto alla rapidità della loro rotazione (ore 9.52 nel caso di Giove ed ore 10.15 nel caso di Saturno). Girando sul loro asse in meno della metà del tempo impiegato dalla Terra (24 ore) deve svilupparsi, *a parità di raggio*, una forza centrifuga più che quadrupla (1) di quella che si sviluppa per la Terra (esattamente circa 6 volte nel caso di Giove, 5 1/2 nel caso di Saturno). Ma il raggio di Giove è anche assai più grande di quello della Terra (circa 11 volte) e poco minore quello di Saturno, e la fisica insegna che la forza centrifuga cresce anche in proporzione al raggio. Tutto sommato si spiega che con una forza centrifuga così grande Giove e Saturno siano più schiacciati della Terra, ma non si comprende ancora, perchè Giove, che è insieme più grande e più veloce, nella rotazione su sè stesso, di Saturno, debba avere poi uno schiacciamento minore. Ed ecco subito l'astronomo accorrere in vostro soccorso per spiegarvi che la cosa dipende dal fatto che Saturno è molto più leggero di Giove. Si valuta infatti la densità media di Giove a circa una volta e mezzo quella dell'acqua, mentre la densità di Saturno è appena 7 decimi di quella dell'acqua, press'a poco la densità dell'etere solforico.

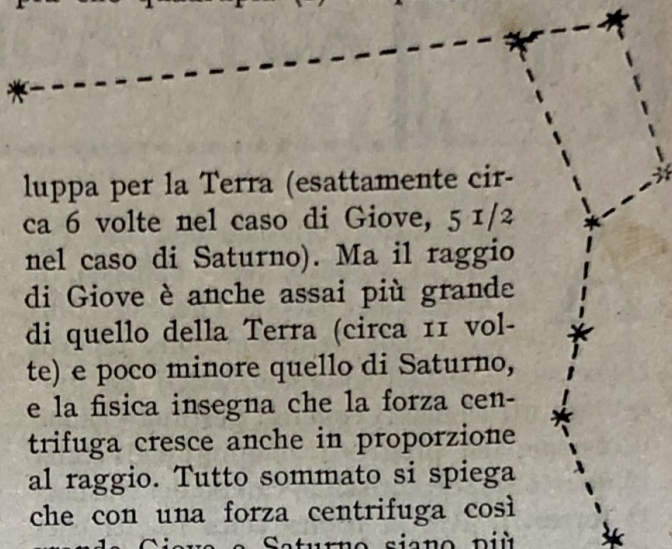



Fig. 7.

Ora la fisica insegna che dovendo la forza d'inerzia fare equilibrio alla forza centrifuga, una massa più pesante (ossia più *inerte*) cederà alla forza centrifuga meno di una massa più leggera, e questo spiega appuntino perchè Saturno sia più schiacciato di Giove. Se non che dirà qualcuno: ma di quale bilancia dispongono gli astronomi per pesare Giove e Saturno con tanta precisione? Questo richiede un discorso più lungo; contentiamoci per oggi di aver posto il problema.

A. BEMPORAD
Dir. dell'Osserv. Astron. di Capodimonte.

(1) La forza centrifuga è proporzionale al quadrato della velocità angolare.

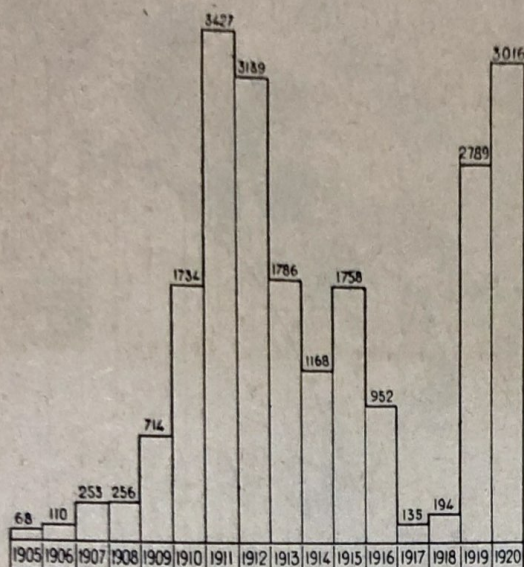
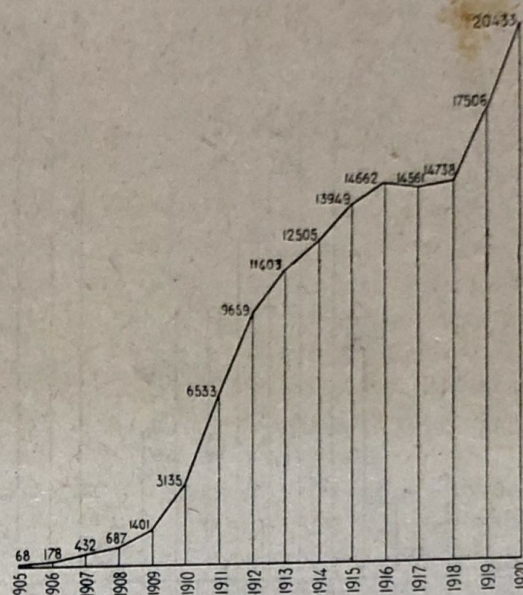
I SERVIZI PUBBLICI AUTOMOBILISTICI

All'Esposizione internazionale del Turismo di Monaco, testè chiusasi, il Ministero dei Lavori Pubblici (Ufficio Speciale delle Ferrovie, reparto concessioni servizi automobilistici) ha presentato gli elementi concreti per una visione d'insieme dei progressi compiuti dall'Italia in questo importantissimo campo dei trasporti terrestri. Era la prima volta infatti che, prescindendo dalle voluminose consuete relazioni cui il pubblico rimane estraneo, quell'Ufficio tentasse di valorizzare gli sforzi finora compiuti attraverso mille difficoltà, per stabilire la più vasta rete di trasporti automobilistici regolari in un paese, come il nostro, scarso di ferrovie per la sua configurazione geografica speciale. È risaputo che senza le linee automobilistiche, non sarebbe stato possibile colmare le numerose soluzioni di continuità esistenti fra i vari mezzi di trasporto, o togliere dall'isolamento intere regioni che avrebbero atteso chissà quanto tempo ancora le promesse ferrovie!

Basti considerare che in Italia la media dei chilometri di ferrovie è appena di uno per ogni 10.000 abitanti e che vi sono delle regioni di 60 o 70 mila kmq. senza linee ferroviarie, mentre in ragione di superficie troviamo appena 5 o 7 chilometri di linee per ogui 100 kmq.

Pochi conoscono quello che lo Stato e l'iniziativa privata hanno saputo fare per togliere il nostro paese da questa evidente condizione d'inferiorità morale. È storia di appena un decennio, nella quale si accoppiano i nomi delle più grandi case dell'industria meccanica paesana, con la sapienza dei primi uomini politici che videro nei trasporti automobilistici la grande risorsa, la sola forse che poteva in un non lontano avvenire dotare l'Italia di rapide e comode linee di trasporti, senza eccessivo onere per lo Stato.

Oggi noi possediamo, senza contare i servizi del Trentino e delle altre nuove terre acquisite all'Italia, ventunmila chilometri di linee automobilistiche, sovvenzionate, in confronto dei quindicimila chilometri di ferrovie: tali linee, nel numero di 525, sono integrate da altri quattrocento servizi liberi sviluppatisi parallelamente, senza sussidio ma sotto il vigile controllo dello Stato: in complesso questo meraviglioso reticolato per il quale vengono impiegate quasi 2500 macchine, servono più di cinquemila comuni. Eppure tale immensa rete, che traversa il nostro paese da un capo all'altro, ebbe modestissime origini: fu infatti solo nel 1900 che si tentarono i primi incerti esperimenti che non potevano essere destinati a grandi risultati se si tiene conto che lo Stato, con il R. D. 10 gennaio 1901 N. 28, mentre non accordava protezione di sorta ai tentativi stessi, imponeva oneri non indifferenti agli esercenti, subordinando l'esercizio delle linee a numerose restrizioni. Ma dagli esperimenti era venuto fuori il principio che l'attività privata non potesse rimanere sola ad affrontare la soluzione di un problema che aveva carattere d'interesse nazionale, ed ecco perchè la legge 30 giugno 1904 N. 293 affermò senz'altro il principio della sussidiabilità delle linee in servizio pubblico, facendo giustizia di tutte le manovre e le diffidenze che avevano accompagnato il nascere del nuovo e potente mezzo di trasporto.

Nonostante le molte domande avanzate, sembrò che ai primi suoi albori l'esperimento fosse destinato a fallire: l'iniziativa privata continuava ad essere fiacca ed esitava ad impiegare i propri capitali nella nuova industria che trovava anche ostacoli da parte di chi temeva l'eventuale concorrenza e voleva che le linee fossero gestite semplicemente da società ferroviarie e tramviarie; numerose domande decaddero, molti esercizi vennero sospesi ed in un intero quadriennio su 171 linee richieste, non ne vennero esercitate che 11 per una lunghezza complessiva di chilometri 600. Dopo che la legge del 12 luglio 1908 nu-

LO SVILUPPO ANNUALE E PROGRESSIVO DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI SOVVENZIONATI.

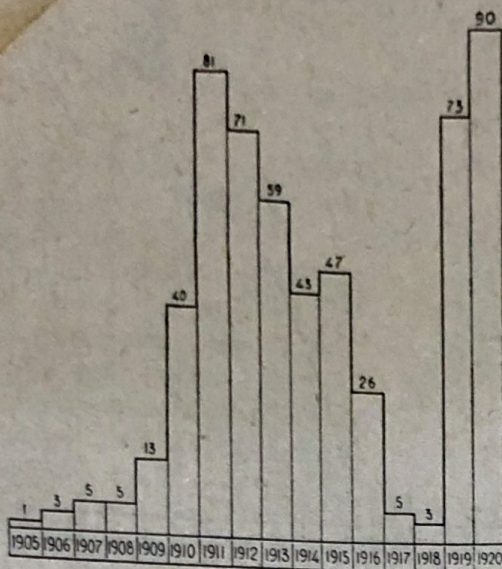
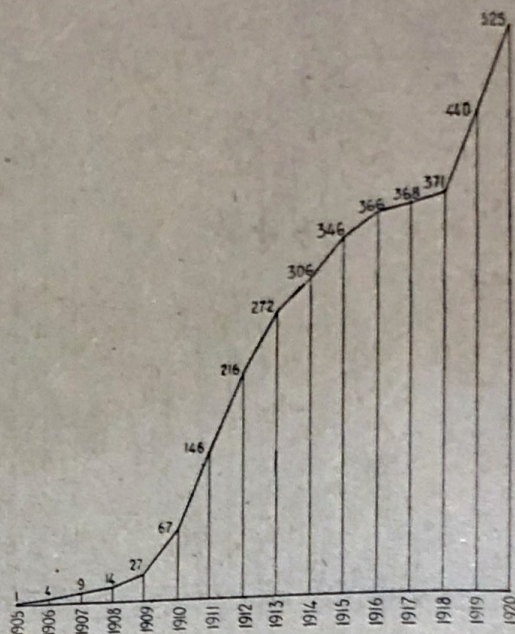
mero 444 accordò maggiori facilitazioni finanziarie e l'esperienza contribuì ad eliminare i difetti e gl' insuccessi dipendenti dalle improvvisate assunzioni da parte di imprese incapaci, le richieste di concessioni anche di linee a lungo percorso aumentarono, talchè nell'agosto del 1910 il Ministro dell'epoca, onorevole Sacchi, poteva con legittimo orgoglio annunziare l' esistenza di 62 linee, lunghe complessivamente chilometri 2944 e l'imminente concessione di altre 67 linee per un ulteriore sviluppo di chilometri 2751.

Quelle cifre, come risulta dai diagrammi e dalle tabelle seguenti, costituiscono oggi un pallido ricordo, tuttavia è da tener presente che lo sviluppo incontestato di questo agile mezzo di trasporto purtroppo ha dovuto lottare anche dopo che si era trionfalmente affermato, con difficoltà che potevano riuscire fatali all'andamento di tutte le linee.

Citiamo fra le altre la requisizione militare che venne d'un tratto nel 1915 a privare quasi tutti i servizi dei mezzi rotabili necessari al loro funzionamento, dopo averli privati dei conducenti: un momento solo di incertezza da parte dei preposti alla direzione dei servizi stessi e noi oggi dovremmo forse ricostruire la nostra rete piuttosto che curarne il mantenimento.

Le linee invece poterono per un certo tempo continuare a funzionare con vetture da turismo convenientemente adattate, giusta la autorizzazione contenuta nel D. L. 30 maggio 1915 N. 834: l'espediente riuscì ottimamente e n'è prova che, tranne una piccola percentuale, le linee furono tutte mantenute in efficienza e poterono reintegrare entro breve tempo il loro materiale rotabile.

Le difficoltà create dalla guerra e la libertà di legiferare trasferita eccezionalmente al potere esecutivo spinsero quest'ultimo a rimuovere anche in questo campo le pastoie dei vecchi ordinamenti superati oramai dall'esperienza e dalla pratica: in nessuna branca dell'attività dello Stato si sentiva infatti come in questa il bisogno d'intervenire prontamente, allontanando tutti gli eventuali ostacoli che potevano frapporsi ad una rapida ricostruzione della rete dei servizi.

Sotto la spinta della necessità fu affermato una volta per sempre il carattere obiettivo della pubblica utilità inerente alla concessione del servizio, a prescindere dalla persona del richiedente la concessione stessa (D. L.

L'AUMENTO NUMERICO ANNUALE E PROGRESSIVO DELLE LINEE AUTOMOBILISTICHE SOVVENZIONATE.

25 maggio 1916 N. 642), dimodochè su tutte le linee sospese o dichiarate decadute o revocate fu facile attuare, con procedura assai sommaria, nuovi servizi, furono inoltre consentiti aumenti del sussidio, del canone postale e delle tariffe (D. L. 17 aprile 1918 N. 559) e furono rese possibili immediate variazioni di percorso per raggiungere scali non previsti nell'atto di concessione.

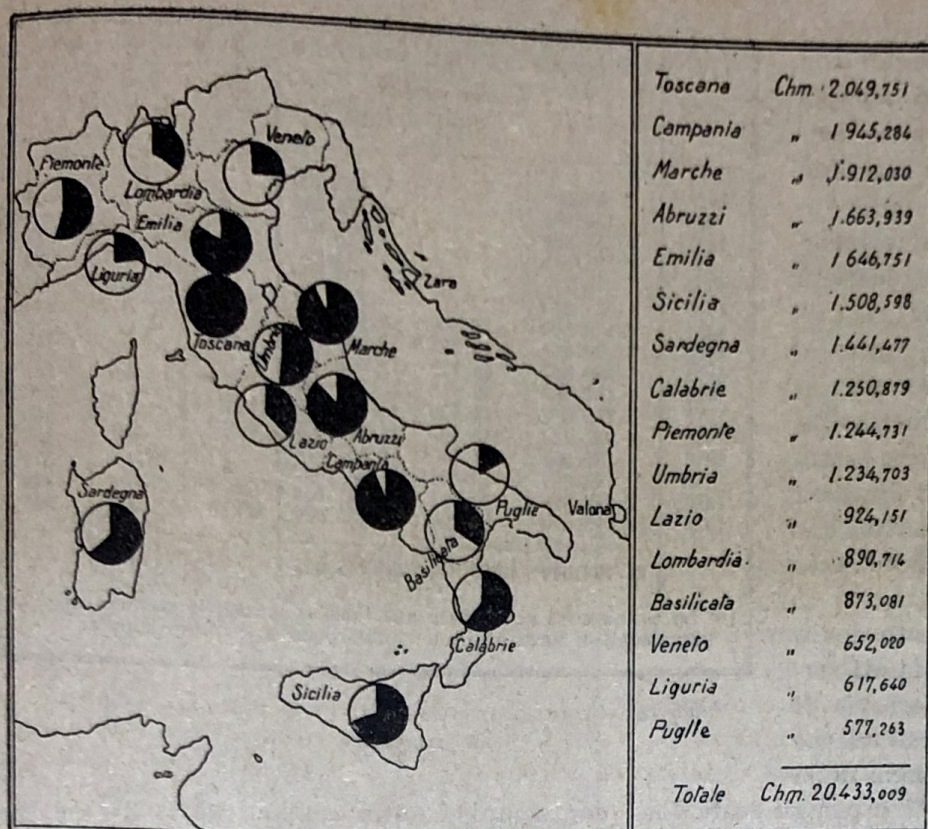
Poichè durante la guerra si era sospesa ogni concessione di nuove linee ma si erano preparate tutte le pratiche preliminari per attivare a tempo debito i numerosi servizi già precendentemente richiesti, dichiarato l'armistizio, si diede subito corso a ben 6000 chilometri di nuove linee, suddivise in 200 nuove concessioni interessanti per chilometri 333 il Piemonte, 391 la Lombardia, 246 il Veneto, 185 la Liguria, 289 l'Emilia, 653 la Toscana, 397 le Marche, 150 l'Umbria, 201 il Lazio, 435 l'Abruzzo, 717 la Campania, 327 la Basilicata, 147 le Puglie, 328 la Calabria, 495 la Sicilia, 429 la Sardegna.

In considerazione che i rincari nelle materie di consumo e nelle spese del personale avevano fatto mutare le previsioni dei piani finanziari in base ai quali erano state calcolate le spese avanti guerra, si sentì il bisogno di assicurare anche ai nuovi concessionari alcuni speciali benefici finanziari sanzionando in quella occasione (D. L. 13 marzo 1919 N. 506) l'obbligatorietà di raccordare le linee principali alle finitime nei casi in cui il raccordo avesse i caratteri della pubblica utilità.

Così ancora con altro D. L. (2 marzo 1919 N. 391) fu congegnato un nuovo e rapido sistema di concessione provvisoria sussidiata per le terre liberate a condizioni di favore, rendendo in tal modo facile attivare nelle terre stesse quasi 600 chilometri di nuove linee.

Per rendere poi più pronto e meno oneroso a tutti i concessionari l'acquisto di nuovo materiale rotabile, il Ministero dei Lavori Pubblici d'accordo con quello della Guerra, assegnò ad essi una parte del materiale proveniente dalla smobilitazione consentendone il pagamento rateale con decurtazione sulle rate di sussidio; furono distribuite in conseguenza quasi 400 vetture per un importo di oltre 4 milioni di lire.

Nè l'opera benevola dello Stato si è fermata alle provvidenze suddette; infatti quando in

Toscana	Chm.	2.049,751
Campania	„	1.945,284
Marche	„	1.912,030
Abruzzi	„	1.663,939
Emilia	„	1.646,751
Sicilia	„	1.508,598
Sardegna	„	1.441,477
Calabrie	„	1.250,879
Piemonte	„	1.244,731
Umbria	„	1.234,703
Lazio	„	924,151
Lombardia	„	890,716
Basilicata	„	873,081
Veneto	„	652,020
Liguria	„	617,640
Puglie	„	577,263
Totale	Chm.	20.433,009

LA DISTRIBUZIONE REGIONALE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI SOVVENZIONATI.

un certo momento è sembrato che il prezzo della benzina sul mercato fosse così elevato da soffocare ogni possibilità di mantenere almeno il pareggio tra spese ed introiti, il Ministero dei LL. PP. abbandonando il sistema degli aumenti delle tariffe già salite al massimo limite di saturazione, ha coraggiosamente preferito assegnare la benzina stessa ad un prezzo speciale gravandosi quindi della non lieve spesa dipendente da tale assegnazione (D. L. 25 gennaio 1921 N. 20); in mancanza poi di sicuri elementi per la determinazione dei piani finanziari relativi alle concessioni delle linee scadute e da rinnovare non ha esitato a prorogare le concessioni per un ulteriore triennio alle stesse condizioni precedenti (D. R. 3 aprile 1921 N. 508).

Infine l'Amministrazione postale, convinta che nei servizi automobilistici essa trova il più forte ausilio per il regolare e pronto trasporto degli effetti postali, ha contribuito a migliorare le condizioni finanziarie dei suoi contratti elevando per tutte le linee la misura del contributo fino a L. 150 al chilometro (legge 5 ottobre 1920 N. 1459).

***

Come già si accennava, la necessità di rendere più svelte e semplici le formalità relative a tali servizi ha trovato modo di affermarsi nella così detta legislazione di guerra: è ora da sperare che i germi buoni non siano stati inutilmente sparsi, e che in sede di riforma del regolamento 29 luglio 1909 N. 710, antiquato ed in disuso, i principî affermati nelle varie disposizioni eccezionali trovino sede stabile, e vengano armonizzati con altri non meno importanti.

Notiamo primo fra tutti quello relativo alla necessità di un piano regolatore dei futuri servizi in base al quale lo Stato, a somiglianza di quanto avviene per le opere pubbliche, indicherà direttamente le linee che è disposto a concedere e le relative condizioni, predisponendo in tal modo per ciascuna regione il sistema organico delle nuove concessioni e la modifica delle attuali. I vantaggi che deriverebbero da tale sistema non sono pochi: a parte il risparmio delle molteplici istruttorie private condotte con fini di puro interesse personale, il Ministero competente potrebbe determinare, in base ai veri bisogni delle varie popolazioni ed in rapporto anche agli altri mezzi di trasporto, le nuove arterie da aprire al traffico, raggiungendo infine quella giusta perequazione di servizi fra regione e regione che non potrà mai entrare nel programma delle ditte private.

Il traffico accresciuto durante la guerra ed orientatosi in modo differente richiede inoltre che venga riesaminata e discussa un'altra questione non meno importante: quella dell'esclusività per gli esercenti le linee sussidiate, privilegio che se è servito per lo passato a garentire al concessionario il pacifico sfruttamento del traffico di una determinata zona, costituisce oggi un serio impaccio per lo sviluppo ulteriore della vasta rete di trasporti. In ogni caso si tratterà di contemperare le giuste esigenze dei concessionari di

servizi sussidiati per i quali con l'attuale sistema, lo Stato, s'impegna ad integrare le presunte deficienze di esercizio, con la necessità di sgombrare il terreno dalle innumerevoli difficoltà e contestazioni che il sistema dell' esclusività crea sia alle nuove linee che toccano solo tratti di quelle concesse, sia a tutta la massa dei servizi liberi tanto provvisori che definitivi ma senza sussidio, la cui estensione viene fittiziamente limitata e soffocata da norme restrittive che danneggiano l'interesse dello Stato e dei cittadini.

Anno	Lunghezze in chilom. delle linee			Numero delle linee		
	Concesse	Soppresse o ridotte	In esercizio	Concesse (a)	Soppresse	In esercizio
1905	68.000	—	68.000	1	—	1
1906	110.000	—	178.000	3	—	4
1907	253 500	—	431.500	5	—	9
1908	255.661	—	687.161	5	—	14
1909	713.719	—	1.400.880	13	—	27
1910	1.734 319	—	3.135.199	40	—	67
1911	3.426.599	28.800	6.532.998	81	2	146
1912	3.139.052	13.275	9.658.775	71	1	216
1913	1 785.557	41.118	11.403.214	57+2	1	272
1914	1.167.987	65.358	12.505.843	37+6	3	306
1915	1.758 012	314.070	13.949.785	46+1	6	346
1916	952.223	240.432	14.661.576	25+1	5	366
1917	135.062	234.710	14.561.928	5	3	368
1918	193.869	18.164	14.737.633	3	—	371
1919	2.788.819	20.817	17 505.635	69+4	—	440
1920	3.015.670	88.296	20.433.009	88+2	3	525
	21.498.049	1.065.040	20.433.009	549+16	24	525

(a) La prima cifra si riferisce alle linee concesse: la seconda ai prolungamenti di linea e diramazioni, concessi con atto suppletivo.

SERVIZI AUTOMOBILISTICI DEFINITIVI CONCESSI DALL'ANNO 1905 AL 31 DICEMBRE 1920.

Un migliore regolamento dovrà d'altra parte farsi ai cosidetti servizi cumulativi con le ferrovie di Stato, allo scopo di estenderne l'uso, con evidente beneficio della regolarità dei trasporti da e per gli scali. La materia, che già ha formato argomento di pratiche intese fra le due amministrazioni interessate, in occasione dei servizi automobilistici turistici nel Trentino, è suscettibile di ulteriori utili applicazioni dirette a rendere generale ed obbligatorio il servizio cumulativo in certe regioni di speciale interesse climatico o turistico.

Accenniamo inoltre, come materia di studio, alla possibilità ventilata di raggruppare in associazione obbligatoria i servizi di alcune regioni, specialmente dell'Italia meridionale e delle isole con finalità di dividere proporzionalmente la quota delle spese generali su tutti i servizi delle regioni stesse, liberando quelli minori da pesi che in certi casi appaiono sproporzionati all'importanza delle linee; all'opportunità di modificare le norme in vigore relative alla manutenzione delle strade nello intento di ottenere che generalmente essa venga affidata ai concessionari delle linee automobilistiche, studiando in questa sede sistemi di mutua collaborazione fra gli enti proprietari della strada ed i concessionari per il raggiungimento di fini comuni.

Infine non possiamo chiudere queste brevi note senza dare uno sguardo alla questione dei servizi merci, per i quali occorre ancora definire il tipo concreto di concessione e ricercare se lo Stato debba sobbarcarsi, in tesi generale, all'onere del contributo governativo o non piuttosto debba limitarsi ad intervenire con semplici autorizzazioni per regolare puramente e semplicemente, dal punto di vista tecnico, il trasporto pubblico regolare di qualsiasi merce fatto con autocarri.

Si premette che il testo unico 9 maggio 1912, a differenza del decreto 8 gennaio 1905 N. 23 che distingueva nettamente i servizi viaggiatori dai servizi merci, autorizza la sussidiabilità di servizi per viaggiatori e merci, ma è chiaro che quando lo Stato si trova già ad avere sussidiato sopra un determinato percorso un servizio per soli viaggiatori, ha esaurito con ciò solo la possibilità di corrispondere un nuovo sussidio per il servizio merci che volesse impiantarsi su quel determinato percorso. E poichè le vie naturali di traffico oggi sono già servite da linee viaggiatori sussidiate, il campo per la concessione di servizi da sussidiare esclusivamente pel trasporto delle merci rimane assai limitato.

Ma a prescindere da tale pregiudiziale, la sussidiabilità di servizi merci è stata per lo passato esclusa dai corpi consultivi i quali, nelle premesse della legge non hanno creduto di trovare elementi sufficienti per fare gravare sullo Stato uno specialissimo onere che non si giustifica invero con le ragioni che valgono per il servizio viaggiatori o viaggiatori e merci promiscuamente effettuato da un'unica ditta.

D'altra parte praticamente i pochissimi casi promiscui tentati hanno dato risultati addirittura disastrosi.

N.	LINEE	Chilometri
	Gennaio	
1	Trapani-Castellammare del Golfo e diramazione per Custonaci e San Vito lo Capo	70.365
2	Masone-stazione di Campoligure	4.500
3	Siena-Gaiole-Montevarchi	45.400
4	Cavo-Rio Marina	7.500
5	Taranto-S. Giorgio-staz. di Manduria	37.000
6	Forlì-Premilcuore	41.450
	Totale	206.215
	Febbraio	
1	Locana-Pont Canavese	12.400
2	Casatenovo-Lombardone	8.600
3	Staz. Varallo Sesia-Alagna (rinnov.)	37.120
4	Spezia-Piana di Battolla	15.000
5	Biella-Donato	21.450
6	Alcamo-Monreale-Palermo	48.450
7	Maschito-Venosa-Melfi	35 240
8	Rivarolo-Forno Rivara-Prascorsano	19.975
9	Staz. Casoli-Lama dei Peligni-stazione Palena	42.000
10	Casoli-Torricella Peligna-Palena	40.250
	Totale	280.485
	Marzo	
1	Muravera-Tortolì	72.353
2	Staz. S. Elia-Valfortore-Pietracatella	22.527
3	Venafro-Pozzilli-Filignano	12.000
4	Biella-Piedicavallo	
5	Biella-Ivrea	
6	Biella-Graglia Santuario	115.750
7	Biella-Oropa Santuario	
8	Biella-Gattinara	
9	Cesena-Ravenna	37.010
	Totale	259.640
	Aprile	
1	S. Vittoria in Matenano-S. Angelo in Pontano-bivio Monte S. Martino	34.237
2	Trivento città-Trivento stazione	40.059
3	Amandola-Comunanza-Force-Servigliano	81.915
4	Amandola-Bivio Maglio-Pedaso	51.561
5	Feltre-Mel-Belluno	33.000
6	Calalzo-Auronzo	15.500
7	Feltre-Fiera di Primiero e diramazione Fonzaso-Primolano	50.000
8	Penne-Cepagatti-Chieti-Pianella	41.129
9	Cuneo-Carrù	31.500
10	Monteleone-Soriano-Serra S. Bruno	43.000
11	Mondovì-Villanova-Chiusa di Pesio	17.800
	Totale	439.701
	Maggio	
1	Buonconvento-Montalcino	13.800
2	Châtillon-Valtournanche	19.400
3	Ferrara-S. Maria Codifiume	28.840
	Totale	62.040
	Giugno	
1	Siliqua-Teulada (rinnovazione)	61.675
2	Cavagnolo-staz. Serralunga di Crea e diramaz. Valcerrina-Gabiano	38.000
3	Siena-Roccastrada	60 000
4	Sassari-Castelsardo-Laerru	62.459
5	Rignano-Reggello	15.150
6	Città di Castello-Piobbico-Acqualagna	54.112
7	Cuneo-Pradleves	28.868
8	Carini-Torretta-Palermo	26.000
9	Torino-Pino Torinese	5.500
10	Baiano-Vittorito-Popoli	12.100
11	Velletri-Cisterna	13.100
12	Chiavari-Cicagna (rinnovazione)	
13	Chiavari-Borzonasca (rinnovazione)	53.700
14	Recco-Cicagna (rinnovazione)	
	Totale	430.664

SERVIZI AUTOMOBILISTICI DEFINITIVI CONCESSI NELL'ANNO 1921.

RIASSUNTO

	Mese	Chm.	N. linee
1921	Gennaio	206.215	6
»	Febbraio	280.485	10
»	Marzo	259.640	9
»	Aprile	439.701	11
»	Maggio	62.040	3
»	Giugno	430.664	14
		Chm. 1678.745	N. linee 53

A rendere passivo il servizio merci ha contribuito il fatto che per esso si sono applicati gli stessi criteri in base ai quali si procede alla determinazione del sussidio per il servizio viaggiatori, si è imposto cioè l'obbligo di corse fisse con orari pure fissi, senza pretendere che quotidianamente fosse assicurato il carico completo e senza tener conto che mentre i bisogni sociali giustificano il servizio trasporti passeggeri anche in perdita, il trasporto delle merci con autocarri riesce antieconomico se non franca almeno le spese.

L'esperienza del passato quindi mentre consiglia di non seguire i criteri di analogia con il servizio viaggiatori, suggerisce invece una forma eventuale d'intervento statale che lasci più liberi i servizi merci. Mancando d'altra parte dati sicuri, dietro richiesta degli interessati il Ministero dei Lavori Pubblici ha già autorizzato servizi merci provvisori su alcune linee ritenute particolarmente importanti.

Di questi servizi la maggior parte figurano esercitati dagli stessi concessionari delle linee viaggiatori, che forniti di materiale e di personale adatto possono meglio di ogni altro stabilire rapidi mezzi di trasporto delle merci, garantendo nel loro interesse anche una buona conservazione della massicciata stradale.

Siamo dunque sulla buona strada e resta praticamente provato quanto si sostiene dagli uffici competenti, cioè che i servizi liberi sono quelli che in definitiva si affermano per il trasporto delle merci. Invero un regime di tariffe evidentemente più alte di quelle praticate per i lenti trasporti con carri, è sufficiente ad assicurare la vitalità dei servizi in parola senza bisogno di ulteriore intervento dello Stato. Non deve dimenticarsi infatti che se scopo precipuo del servizio merci deve essere quello di concorrere all'approvvigionamento rapido e sufficiente dei mercati, questo scopo non potrà ottenersi se non lasciando liberi tutti gli esercenti di trasportare, beninteso con le dovute garanzie, la massima quantità di merce ai centri di con-

N.	PROVINCIA	Chilometri
1	Alessandria	118.508
2	Ancona	474.063
3	Aquila	551.671
4	Arezzo	271.261
5	Ascoli Piceno	397.509
6	Avellino	511.701
7	Bari	—
8	Belluno	46.100
9	Benevento	346.519
10	Bergamo	51.680
11	Bologna	273.965
12	Brescia	167.630
13	Cagliari	878.406
14	Caltanissetta	261 146
15	Campobasso	354.730
16	Caserta	361.847
17	Catania	300.442
18	Catanzaro	526.742
19	Chieti	298.932
20	Como	84.369
21	Cosenza	495 874
22	Cremona	201.570
23	Cuneo	438.309
	Da riportarsi	7.402.974
	Riporto	7.402.974
24	Ferrara	—
25	Firenze	423.610
26	Foggia	513.263
27	Forlì	268 401
28	Genova	473.935
29	Girgenti	150.021
30	Grosseto	405.263
31	Lecce	64.000
32	Livorno	63.500
33	Lucca	65.295
34	Macerata	471.508
35	Mantova	78.757
36	Massa Carrara	140.346
37	Messina	228.925
38	Milano	66.490
39	Modena	326.714
40	Napoli	19.250
41	Novara	165.199
42	Padova	—
43	Palermo	330.500
44	Parma	310.569
45	Pavia	198.215
46	Perugia	1.234.703
	Da riportarsi	13.401.438
	Riporto	13.401.438
47	Pesaro e Urbino	568.950
48	Piacenza	178 637
49	Pisa	186.336
50	Porto Maurizio	143.705
51	Potenza	873.081
52	Ravenna	70.553
53	Reggio Calabria	228 263
54	Reggio Emilia	217.912
55	Roma	924.151
56	Rovigo	—
57	Salerno	715.967
58	Sassari	563.071
59	Siena	494.140
60	Siracusa	75.090
61	Sondrio	42.000
62	Teramo	458.606
63	Torino	522.715
64	Trapani	162.474
65	Treviso	69 050
66	Udine	212.190
67	Venezia	—
68	Verona	225.125
69	Vicenza	99.555
	TOTALE	20.433.009

SERVIZI AUTOMOBILISTICI DEFINITIVI IN ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 1920 RIPARTITI PER PROVINCIA (ESCLUSE LA VENEZIA TRIDENTINA E LA VENEZIA GIULIA).

sumo. Ogni forma di esclusivismo o di limitazione in questi trasporti non farebbe che aggravare le condizioni attuali, e non concorrerebbe certo a fare abbassare i prezzi delle derrate e delle merci in genere.

Ma si potrebbe obiettare che esistono dei casi in cui il trasporto non deve più considerarsi come un atto di privato commercio, ma deve riguardarsi al lume della pubblica utilità; nel Mezzogiorno specialmente, dove difettando le ferrovie, gran vantaggio deriverebbe dalla istituzione di rapidi servizi merci.

Rilevato anzitutto che in nessun caso questi servizi potranno avere una precisa finalità fino a quando non si costituiranno serie organizzazioni agricole per l'accentramento delle merci e per la loro rapida distribuzione all'interno e fino a quando i servizi non si effettueranno con veri e propri treni automobili, si potrebbe per questi casi eccezionali studiare un nuovo sistema d'intervento statale.

Si è già constatato che col sistema attuale dei sussidi novennali l'esperienza ha corretto, spesso a tutto beneficio dei concessionari, i calcoli sulla previsione del traffico, nel senso che il solo gettito degli introiti viaggiatori, dopo breve periodo di tempo ha superato di gran lunga la partita complessiva delle spese, ma lo Stato che si era impegnato a corrispondere per nove anni il presunto sussidio integratore ha dovuto tuttavia, sulla base delle errate previsioni, continuare a pagare un sussidio che in molti casi non era più giustificato.

Per i servizi merci reclamati da una indiscussa utilità pubblica si potrebbe quindi adottare il sistema seguito con un certo successo per le linee temporaneamente effettuate durante lo sciopero ferroviario, cioè la garanzia di un premio annuale a *forfait* in ragione di vettura-chilometro, rimanendo convenuto che qualora messo a confronto il premio garentito con le spese non si raggiungesse la cifra del premio stesso, lo Stato dovrebbe anno per anno corrispondere la differenza calcolata in base alle vetture-chilometro percorse nell'anno stesso. In questo modo il servizio si effettuerebbe per tali casi di particolare interesse regionale sempre a carico completo, con esclusione di corse inutili e lo Stato pagherebbe un sussidio limitato, rivedibile a breve scadenza e con carattere prettamente integratore.

Nutriamo fiducia che superate le difficoltà del momento, in un avvenire non lontano nuove arterie e sbocchi arricchiranno la nostra già vasta rete, dimodochè anche i più piccoli comuni d'Italia attraverso le migliorate comunicazioni possano sentirsi meglio legati, in una intima coesione morale, al resto della grande patria.

Avv. FRANCESCO LA FARINA.

UNA GRANDIOSA OPERA DI REDENZIONE

LE BONIFICHE DELL'ESTUARIO VENETO

UN RACCOLTO ANNUO DI CINQUECENTOMILA QUINTALI DI GRANO E OLTRE UN MILIONE DI MAIS OVE CINQUANTA ANNI OR SONO NON ESISTEVANO CHE PALUDI, SABBIE E TORBIERE!

La parte bassa della provincia di Venezia, dall'Adige al Tagliamento, ad eccezione delle zone dunicole e delle strette lenti di bonifica fluviale, che accompagnano il corso inferiore dell'Adige, del Brenta, del Sile, del Piave, della Livenza e del Tagliamento — 50 anni or sono era coperta da una serie ininterrotta di bacini palustri — immense distese di stagni, barene e ghebbi, sedi di malaria e di miseria (1).

Fanno fede di questo disgraziato stato di cose i vecchi catasti, che assegnavano alle paludi della Provincia circa 65.000 ettari sulla superficie geografica totale, calcolata in ettari 213.000 (non comprese le lagune ed i fiumi), cosicchè più del 30 % della superficie agraria era tolta alla utilizzazione colturale!

Eppure per clima e fertilità queste terre erano ricche in potenziale; per clima, perchè la provincia gode mitezza di temperatura e condizioni jetologiche favorevolissime ad ogni coltura, mentre il suolo, formato da alluvioni finissime, è integrato nella sua composizione minerale dai copiosi depositi di detriti organici, dovuti alla decomposizione delle piante palustri per secoli accumulate sul fondo delle paludi.

Quanto fosse misera da noi l'agricoltura di quel tempo, che dall'abbandono di tanta parte del territorio risentiva le disgraziate influenze, si può dedurlo dalle statistiche dei prodotti, raccolte dai vecchi autori, che assegnavano all'intera provincia un prodotto in grano di soli 115.000 quintali, in granoturco di quintali 225.000 — con appena 30.000 bovini, mentre attualmente si raccolgono 500.000 q.li di grano, 1.100.000 di granoturco e si allevano quasi 100.000 bovini!

(1) *Barena* è un isolotto fangoso permanentemente scoperto dalle acque di bassa marea e rivestito di vegetazione algosa. I canali artificiali scavati nella barena prendono il nome di *ghebbi*.

Allora nell'Estuario erano destinati a orti appena 250 ettari, oggi di più di 3000 e la popolazione della provincia da 300.000 abitanti è salita a quasi 470.000 (1), senza che l'urbanesimo vi abbia notevole influenza, perchè Venezia non ha subìto un largo aumento, quali le altre città di terraferma delle Provincie vicine.

Come siasi verificato questo progresso nella tecnica agricola veneziana è facile dirlo: le bonifiche, col sussidio dei nuovi mezzi colturali — macchine e concimi chimici — ne furono il primissimo esponente.

Già verso il 1835 (2) si era fatta strada l'idea delle bonifiche meccaniche: qui, la violenza dei fiumi in piena, lo stretto regime lagunare, che aveva costretto i fiumi stessi entro poderosi argini, non favorivano lo sviluppo delle *colmate*, come in altre regioni d'Italia, e d'altra parte la bassa quota delle

(1) Cioè 220 abitanti per chilometro quadrato.
(2) Il primo esperimento su larga scala fu quello del Barone Testa, diretto dall'ing. Japelli in quel di Brondolo (Chioggia), che si iniziò nel 1837.

PALUDI A CAORLE: IL PALANGON.

Carta dei bacini delle Bonifiche Venete.

1. Territorio di Lugugnana. — 2. Bonifica di Cesarolo (S. Michele al Tagliamento). — 3. Palude delle Sette Sorelle. — 4. Reghena. — 5. Bonifiche Franchetti e Chiggiato. — 6. Bonifiche Assicurazioni Generali. — 7. Ongaro Inferiore. — 8. Bella Madonna. — 9. Ongaro Superiore. — 10. Bonifica del Sile. — 11. Cavazuccherina 1.o Bacino. — 12. Cavazuccherina 2.o Bacino e Società Dune. — 13. Bonifica Veronese. — 14. Bonifica Dese. — 15. Settima presa superiore. — 16. Settima presa inferiore. — 17. Cordenazzo, Sista e Zennare. — 18. Punta Gorzone. — 19. S. Pietro di Cavarzere. — 20. Isola Fosson. — 21. Bonifica del Canal dei Cuori. — 22. Consorzio Foresto Centrale.

paludi, quasi sempre sotto il livello del mare, non permetteva d'ottenere notevoli e pronti vantaggi dalla semplice canalizzazione delle acque e dal giuoco di marea, utilizzato a mezzo di porte a vento, o di altri artifici. Non restava quindi che un unico mezzo per ottenere il risanamento e l'utilizzazione delle paludi, quello fondato sull'impiego delle macchine idrovore.

Ed appunto dal 1848 in poi, quantunque l'impresa del Barone Testa si sia risolta in un disastro, vediamo sorgere una gara di costruttori e di proprietari per perfezionare ed applicare alle bonifiche, prima le pompe a stantuffo, poi le ruote idrauliche, successivamente le turbine ed infine le pompe centrifughe.

Intanto lo Stato, attraverso le Leggi Baccarini (1882) e Genala (1886-1893), arrivò alle disposizioni vigenti (1900) che assicurarono un largo contributo a vantaggio della redenzione igienico-agricola delle terre basse, quando i lavori sono assunti dal Consorzio dei proprietari, pur lasciando libertà alle iniziative private. E da allora le bonifiche meccaniche, dopo i primi insuccessi, ebbero largo impulso anche nella Provincia nostra, dove per più che trent'anni le iniziative si svolsero con intensità e passione, sicchè il programma fu esteso a tutte le paludi non ancora bonificate.

L'ultimo periodo antecedente alla guerra comprende anni di grande abbondanza e fa-

CASONE A CAVA MARINA.

vorevoli ad ogni maggior lavoro: in quel tempo tanto vicino, ma che per gli eventi degli ultimi anni sembra già a noi remoto, le opere di bonifica per la parte idraulica costavano appena 500-600 lire l'ettaro, le fabbriche coloniche non richiedevano più di 7-8 lire per metro cubo coperto, le piantagioni si eseguivano con spese modeste ed agricoltori e proprietari procedevano uniti da grande armonia d'intenti.

Così dagli argini del Gorzon e dell'Adige in quel di Cavarzere, dalle sommità delle difese del Piave, del Livenza e del Tagliamento, l'occhio spaziava su interminabili estensioni di campi fertili da poco conquistati alla coltura e popolati da fabbriche lussuose, mentre le popolazioni rurali dei comuni di bassa si accrescevano con rapidità mai prima sognata.

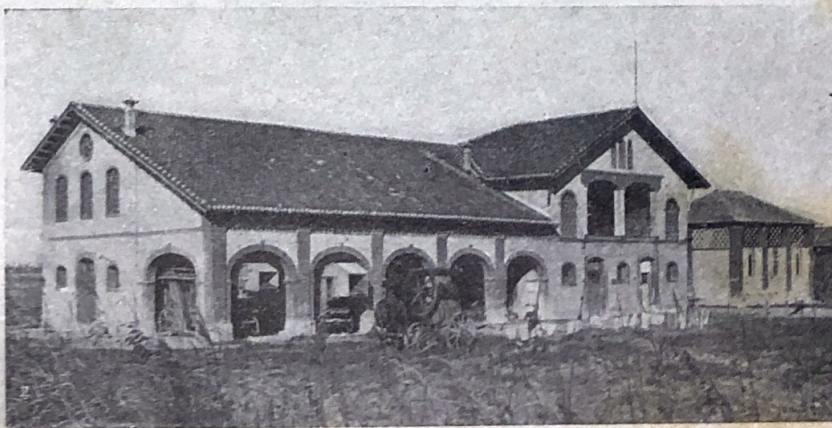
Nella zona sabbiosa degli Estuari — da Chioggia al Cavallino, a Cavazuccherina — le dune venivano nello stesso tempo spianate e ridotte a fertili orti per migliaia di ettari, sicchè lungo i fiumi navigabili, e nelle lagune che ne aprivano il passo, le barche degli ortolani, ricolme di prodotti eduli, seguivano in lunghe regate, sintesi di un prodigioso lavoro di attività campestre.

Pareva che in pochi anni il grande programma che gli agricoltori si erano imposti — più nessuna palude, più nessuna duna senza rimboschire, più nessun relitto di sabbia, che non divenga un orto lussureggiante — dovesse in breve giungere a compimento.

E sarebbe stato un programma che alla provincia avrebbe dato modo di lavoro perenne a 100.000 coloni, aumentando i raccolti per 50 milioni di lire a calcolo di preguerra.

Perchè i bonificatori Veneti intendono le bonifiche non come in altre zone italiane, dove coll'affossatura più o meno completa, colla costruzione di pochi fabbricati colonici, si arriva soltanto ad un miglioramento parziale del paese: da noi bonificare vuol dire ridurre il terreno a giardino, coll'appoderamento rapido e completo delle paludi, la costruzione di fabbriche capaci ed igieniche, gli impianti di viti, di alberi da legna e da frutta, la provvista di acqua potabile, lo sviluppo delle nuove reti stradali e l'ordinamento dei migliori presidî, che la civiltà impone, come scuole, giardini infantili, servizi sanitari.

Le nuove sedi così create occupavano largamente la popolazione rapidamente crescente delle campagne e la provincia di Venezia dava un minimo contributo alla emigrazione, al contrario delle provincie vicine. La guerra arrestò tanto progresso, ma per breve tempo.

Ormai sono ripresi i grandi lavori rimasti incompiuti, altri nuovi progetti sono in via di attuazione, specialmente per merito di quel ministro delle Terre liberate, che volle ed ottenne recentemente l'assegno di 90 milioni di lire a vantaggio delle bonifiche venete.

FABBRICATO RUSTICO IN CAORLE.

Ma veniamo a qualche dettaglio.

Lungo il mare e per una profondità molto variabile, ma quasi sempre abbastanza notevole, le alluvioni dei fiumi sono superate da vaste distese di sabbie dunicole. Sono terre mobili, che il vento rimescola e muove con spinta dal primo quadrante e dove si manifesta una vegetazione prevalentemente xerofila (che ama l'asciutto), colle graminacee a forti apparecchi sclerenchimatosi (dalle fibre indurite) colle leguminose a forme di marcato nanismo, colle altre poche specie capaci, per i loro speciali mezzi di adattamento, a resistere all'ambiente.

DUNE A PSAMMA ARENARIA A CAVA MARINA.

Dalle dune atesine a quelle del Tagliamento, in un tempo che è abbastanza vicino, il paesaggio non presentava altre caratteristiche, soltanto dove le linee degli Estuari si internavano di più verso il continente, alle dune recenti succedevano basse paludi ed altre dune rimaneggiate e fisse, dove i consorzi floristici mostravano più ricchezza di varietà ed assetto stabile.

Così nelle zone di Chioggia, di Cavazuccherina, del Cavallino ed a sud di Bevazzana a destra e a sinistra del Tagliamento.

Sabbia, per l'agricoltore di vecchio stile, voleva dire miseria e da noi le iniziative che avessero di mira la coltura di quelle terre non sembravano facili a sorgere ed a fiorire.

Il merito di aver compreso il valore delle sabbie dunicole è tutto degli orticoltori chioggiotti e particolarmente della popolazione rustica, che si addensa nella frazione di Sottomarina.

Già intorno a Chioggia, col sussidio di ingenti concimazioni organiche, prosperavano fertili orti di antica coltura, ma la richiesta dei mercati, il grande impulso dato alle esportazioni degli ortaggi, aveva indotto quegli agricoltori ad estendere gli orti, e poichè lo spazio libero e disponibile era limitato dalla natura stessa alle zone interduniche, non rimaneva che da aumentare le utilizzazioni delle sabbie viciniori.

I metodi di coltura seguiti allora riposavano su vecchi principî: le terre venivano assoggettate allo scasso a mano, le concimazioni quasi esclusivamente organiche, la varietà d'ortaggi sempre locali e non selezionate: la Cattedra di Agricoltura di Venezia, istituita nel 1897 fra le primissime d'Italia, diede subito opera a rivedere quei metodi, e particolarmente si occupò delle applicazioni dei concimi chimici alle piante ortali, della lotta anticrittogamica, dell'introduzione di nuove sementi, nonchè dell'impiego dei moderni mezzi meccanici al lavoro delle terre, ed usò questi metodi nel grande tenimento di Cavazuccherina della Società pel rimboschimento e colonizzazione delle dune, tutto costituito

CAMPI AD AVENA NELLE BONIFICHE SABBIOSE DI CAVA MARINA.

GRANONE SULLE SABBIE DEL CAVALLINO.

da sabbie, prima d'allora inutilizzate. Nello stesso tempo la Cattedra compì pure sul litorale di Cavazuccherina i lavori di consolidamento delle dune mobili, il loro rimboschimento, la coltura industriale del pioppo del Canadà, con risultati completi, riducendo al minimo il tempo-tecnico occorrente per queste opere.

Nelle bonifiche destinate alle colture campestri, contemporaneamente al progresso degli orti, ferveva l'opera di sistemazione idraulica e di appoderamento ed i consorzi attivati nel laborioso periodo del pre-guerra posero a coltura ben 33.281 ettari di paludi; mentre le bonifiche ora in corso di lavoro o di concessione ne stanno redimendo ben 28.626 ettari!

Con questi nuovi lavori la zona fertilissima compresa fra Livenza e Lemene sarà ridotta a coltura, e dalla Piave al Tagliamento correrà una serie ininterrotta di terre redente.

Ma quali differenze fra i risultati che offre attualmente la coltura delle paludi bonificate e quelle dei primi tempi!

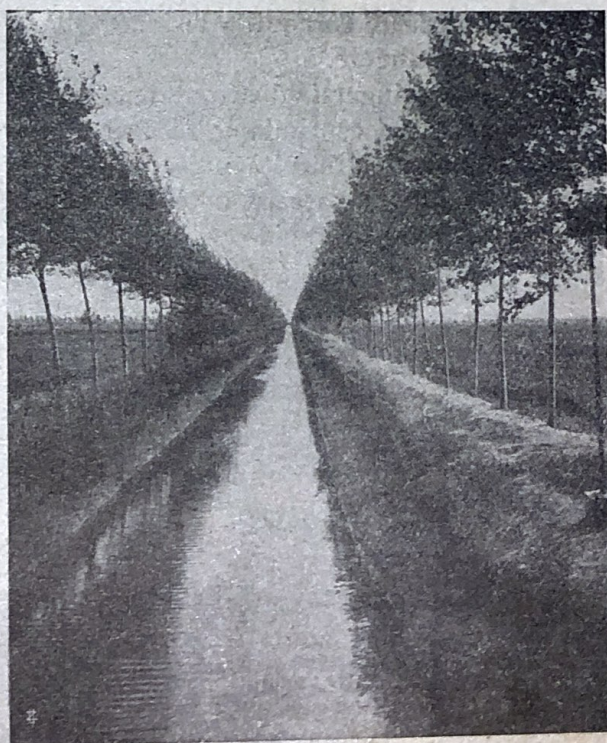
Allora le torbe, quantunque di ricca composizione, si mostravano tarde nel produrre; le argille fredde e mal lavorate per la mancanza di macchine aratorie di grande efficienza richiedevano vari anni di spese e di opere prima di rispondere alle cure dei coltivatori; fu il largo uso dei perfosfati minerali e dei fosfati Thomas, che diede modo di superare con rapida vicenda l'inerzia produttiva delle nuove glebe prosciugate dalle idrovore.

Cosicchè, Carlo Bisinotto, il sapiente agricoltore, che noi Veneti non dimenticheremo mai, esaltava i miracoli delle bonifiche scrivendo nell'*Inchiesta Agraria*:

« Dove crescevano la canna, il giunco, il caretto, le stipe, si vedono oggi far bella pompa il grano, il granone, il riso, la canapa, i vigneti, i prati; le fangose vie si ridussero comode strade in ghiaia; belli e solidi ponti sostituirono le pericolose barcacce entro le quali, per il passaggio dei canali, s'ammucchiavano persone, quadrupedi e veicoli.

« E fu il vapore, questo elemento potente, che l'intelligenza dell'uomo seppe far servire a molteplici e svariati intenti, proporzionandone la forza fino al grado minimo dei bisogni agli intraprendenti agricoltori, che permise di compiere in sì breve tempo tanto mirabile trasformazione, fu esso che servì a smaltire artificialmente le acque dei bassi terreni, che naturalmente non potevano defluire ».

Il comm. Emilio Morpurgo, nella sua brillante monografia sulle terre venete annessa alla medesima opera, aggiungeva:

« Sì, tutto questo è vero. Ma conviene notare che tale risultato non si potè ottenere senza angustie grandissime, senza sacrifici perseveranti e senza rovine non poche di patrimoni.

CANALE COLLETTORE DELLE BONIFICHE DI CAVA MARINA CON PIOPPI CANADESI.

RIMBOSCHIMENTI A CAVA MARINA: GRATICCI PER FISSARE LE SABBIE.

« Il proprietario di bonifiche si potè paragonare in non pochi casi al pellegrino ardimentoso, che non ha misurato le proprie forze al lungo e difficile cammino pel quale si commetteva, ed è caduto a mezza strada senza potersi rialzare. Questa falange, che ha scritto sulle proprie zolle il motto glorioso di una nuova forma di conquista della terra, è stata ed è tuttavia assolutamente eguale ad un manipolo di combattenti, che raggiunge la mèta, seminando di cadaveri il terreno percorso ».

Se però la tecnica delle bonifiche nella sua duplice estrinsecazione — meccanismi, idrovori e sistemi colturali — sembrava nel periodo prebellico giunta al massimo grado di perfezione, oggi si avanza imperioso un nuovo elemento di studio: occorre cioè porre in armonia, colle leggi economiche che regolano ogni impresa industriale, le nuove aspirazioni proletarie con quelle dei proprietari terrieri.

Oggi l'equilibrio cercato non è ancora raggiunto e nelle masse dei lavoratori, come nella coscienza dei proprietari interessati al compimento delle opere di bonifica, manca talvolta l'antica e tranquilla visione dell'alto fine da raggiungere.

Ma senza accingersi ad affrontare tale poderoso quesito, noi esprimiamo la speranza ed il voto che alle difficoltà presenti, che superano quanto in passato poteva ostacolare quel movimento di rapido progresso, che si collegava alle bonifiche, sia trovata una equa soluzione: il bene della Nazione lo richiede urgentemente.

Se per la provincia di Venezia il nuovo quesito interessa ancora circa 30.000 ettari di terre ancora da conquistare, nel Compartimento del Magistrato alle Acque restano ancora da bonificare almeno 200.000 ettari. Opera di meravigliosa importanza e che non si deve considerare limitata alle sole opere idrauliche, ma che si impone per la sua influenza sociale ed economica di tutta la nostra Regione.

Questa è l'angoscia dell'ora; non bisogna più a lungo lasciar incoltivata una parte così cospicua del territorio nazionale: « che se alle popolazioni sarà schiusa una nuova ragione alla loro operosità — scriveva recentemente S. E. il ministro Raineri, già Presidente della Commissione di studio per le Terre invase dal nemico —, da allora esse trarranno il maggiore conforto a quella tranquilla e serena fiducia, che le farà sicure del loro avvenire ».

INSTALLAZIONE IDROVORA NELLA BONIFICA DI CAVA MARINA.

Questo lo scopo preciso del nostro modesto lavoro: dimostrare la perenne sorgente di ricchezza che dall'agricoltura applicata alle bonifiche si può ricavare, e la necessità della sollecita attuazione dei provvedimenti da ogni parte invocati, per il compimento della redenzione delle terre palustri.

Varranno — lo speriamo — a togliere le possibili difficoltà l'unione di tutte le energie, la fede di tutti gli animi.

Dott. G. B. PITOTTI.

PITTORI DI PAESE

GIUSEPPE CAROZZI

Il senso vasto e mutevole della campagna, dei monti, del mare ha trovato da poco tempo, e soltanto con i pittori romantici, la sua vera espressione d'arte. E una volta sorta s'è affermata con la potenza vera di una forma che risponde alle più immediate e sicure necessità spirituali ed estetiche delle folle. La grandezza felice della natura ha offerto tutte le sue gioie profonde a tutti; gli *sports* più varii, le più varie forme letterarie hanno spinto ognuno ad entrare in una comunione alitante e viva con la natura. La campagna, ottenuta l'attenzione di tutti, entrata nelle abitudini della vita di ognuno, presa la verità di una purezza morale non poteva mancare di dar vita ad una forma d'arte. Perchè i pittori sentirono la necessità di dar espressione ai sentimenti che ispiravano loro le piante, l'acqua dei laghi e dei fiumi, le montagne. La pittura lombarda ebbe subito le sue espressioni pure e profonde. Il Carcano, Mosè Bianchi, il Filippini, il Segantini diedero subito un senso tutto loro a quest'arte. Videro la meraviglia delle larghe pianure che respirano con le vaste distese di verde sotto il cielo, si rifugiarono nella purezza nitida e cristallina dei monti. Il Segantini adattò anzi a queste rappresentazioni una tecnica nuova che gli desse tutte le vibrazioni tiepide dell'aria tersa delle altitudini eccelse per indagare i misteri che confondono le nevi degli spazi in ombra col cielo, le tenuità dei colori che segnano le rocce sporgenti dai lenzuoli bianchi abbaglianti delle nevi e dei ghiacciai. Indagò la vita della gente dei monti, portò lassù le sue fantasie più audaci di poeta e di innovatore, il tormento della sua anima addolorata.

G. CAROZZI - VOCI NEL VESPRO.

Con quelli che seguirono questa tradizione lombarda è Giuseppe Carozzi, uno dei più noti e discussi artisti italiani. Il contributo della sua opera ha figurato alle esposizioni di Venezia, alle più importanti mostre di Europa, e le maggiori gallerie di arte moderna conservano sue opere. Una recente sua esposizione personale a Milano ha ancora una volta accostato al pubblico milanese l'opera varia e geniale di questo

G. CAROZZI - IL COMMIATO DEL SOLE.

coscienzioso cercatore di effetti d' aria e di luce.

La sua stessa educazione artistica lo riattacca ai maggiori lombardi: nato a Milano nel 1864 ebbe la sua rivelazione d'artista nel 1886 a Torino, dove s'era recato a studiare giurisprudenza, visitando le opere di Antonio Fontanesi nel Museo Civico d'arte moderna.

Il Pasquini, uno dei discepoli del grande paesista emiliano, gli diede i primi rudimenti dell'arte. E tre anni dopo, ottenuta la laurea in legge, tornava a Milano ed esponeva una sua prima opera. Così nitidamente gli era sbocciata la passione del dipingere, fuori di ogni scuola, soltanto per un impulso spontaneo, che gli fu facile seguire la sua via. Gli artisti suoi amici, le opere che meglio rispondevano al suo animo gli furono sola guida. Filippo Carcano gli diede qualche consiglio di tecnica, Giovanni Segantini gli insegnò a guardare la natura meravigliosa e limpida, perchè da essa sola gli venissero le sensazioni più commosse, perchè essa sola gli insegnasse quali valori del paese dovevan essere trasfusi nell'opera d'arte, e come dovevano essere sentiti. Lunghe permanenze nei paesi delle montagne: in Svizzera, in Engadina, nei Grigioni, nella Valtellina, nelle montagne delle valli lombarde, e nella pianura pavese gli diedero poi la commozione pànica, enorme e vasta che domina e trionfa in ogni paesaggio.

G. CAROZZI - OMBRA CHE SALE.

Le prime vere esperienze gli eran venute da Chioggia, così cara ai pittori lombardi che allora cominciavano ad accorrervi per trovare nel senso pittoresco della gente e del mare brillantezza, smalto e fusioni

G. CAROZZI - IL FURGGENGRAT.

limpide di colore. Questa prima maniera ebbe risoluzioni felici, soffusioni lente di malinconie poetiche e dolci. Effetti lunari un po' caliginosi, scene di vita segnano la compressione intima del paesaggio che troverà poi la vera forma nell'alta montagna. E l'osservazione man mano si affina: ritrova delicatezze di forma e di sentimento che stabiliscono nei quadri verità nette di colore. E il Carozzi viene ad un divisionismo suo per rendere il tremolare dell'aria sui monti che s'empie delle vibrazioni luminose delle rocce, delle nevi, di un pulviscolo iridescente e soave dove le nuvole passano lente e maestose.

Le cose con questo divisionismo, dove i colori fondamentali si mescolano e si comprendono nelle masse delle cose senza una vera regola a comporre una luce ambiente indefinita che dà risalti impensati e pieni di sentimento alla scena, vengono ad avere una loro vita. E seguiamo il pittore in una serie di cose sue rivolte a magnificare le montagne. Ecco *Voci nel vespro*: una donna porta a dissetare le pecore, e si disseta essa stessa. Le ombre della sera calano, i monti diventano neri, le nuvole gravano sopra. E si stende sulle povere case la malinconia mistica e grande della sera. In *Ombra che sale*, le donne cariche che tornano alla casa si muovono in uno sfondo magico di cime che il sole colpisce a tratti, mentre la valle in basso s'abbuia. Le donne dell'*Ora limpida*, seguite dalle pecore, curve sotto le grevi masse dell'erba raccolta, vivono la gravità solenne dei monti che le circondano.

Una tristezza stanca pesa sulle bestie che

G. CAROZZI - ORA LIMPIDA.

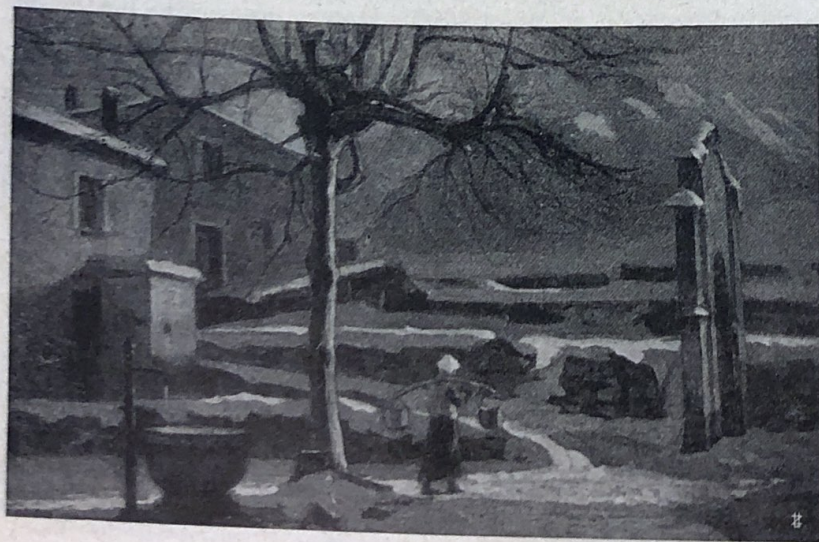
G. CAROZZI - IL BREITHORN AL MATTINO.

pascolano tra i grandi alberi che vanno spogliandosi, in *Novembre*, su tutta la scena bianca, dominata da un grand'albero spoglio, che circonda una donna con secchi d'acqua in *Prima neve*.

Poi le persone non sono più necessarie ad animare le scene. Lo stato d'anima dell'artista basta a dominare le visioni, che si fanno più pure, più intense. *Fra notte e giorno*: un lago che riflette cristallino i monti torpidi nella prima luce, lo svegliarsi timido, incerto e vario delle luci nell'aria fine e gioiosa di tremolii lucidi, sa questa profonda e divina gioia di essere in cospetto di una scena grande, che non si rinnova mai uguale. Il quadro col *Furggengrat* che dà il grande ghiacciaio ai piedi del Cervino (e questo il Carozzi lo cantò in un'altra sua tela chiamandolo, torreggiante nitido su un cielo di nuvole, l'*Incantatore*), si stende su piani di luce ed ombre in una solennità vasta. Così come la massa del *Breithorn al mattino*, in un cielo impreciso e profondo, balzante vivo e grande con la sua complessità penetrata negli spazii candidi dove s'addensano le nevi, e in quelli neri delle rocce nude.

Anche la solennità nuda dei monti è melanconica. La gioia intima che s'espande in chi li ammira da vicino non è priva, come tutte le gioie più profonde, di un accorato sereno senso di tristezza. E quando grava la sera tutte le cose sembrano davvero soffuse di questa accorata tristezza. La possiamo ritrovare in due altri quadri del Carozzi: il *Tramonto d'inverno, Il commiato del sole*, fatti in Engadina. Tutte le purezze del paesaggio sono ancora nitide, le ultime luci hanno ancora vivezze strisciando nel cielo. E le ombre s'addensano calme e lente.

G. CAROZZI - PRIMA NEVE.

Forse ci sarebbe ancora molto da dire. Ma ci sembra di aver detto quanto qui si poteva sui suoi meriti di paesista. E la sua opera nell'avvenire ci darà altre gioie, ci dirà nuove sensazioni che l'artista avrà vissuto in quella sua comunione con la natura che gli rivela i suoi segreti perchè li renda con commossa magia.

G. NICODEMI.

I SERVIZI AUTOMOBILISTICI ESTIVI DI TURISMO IN ABRUZZO

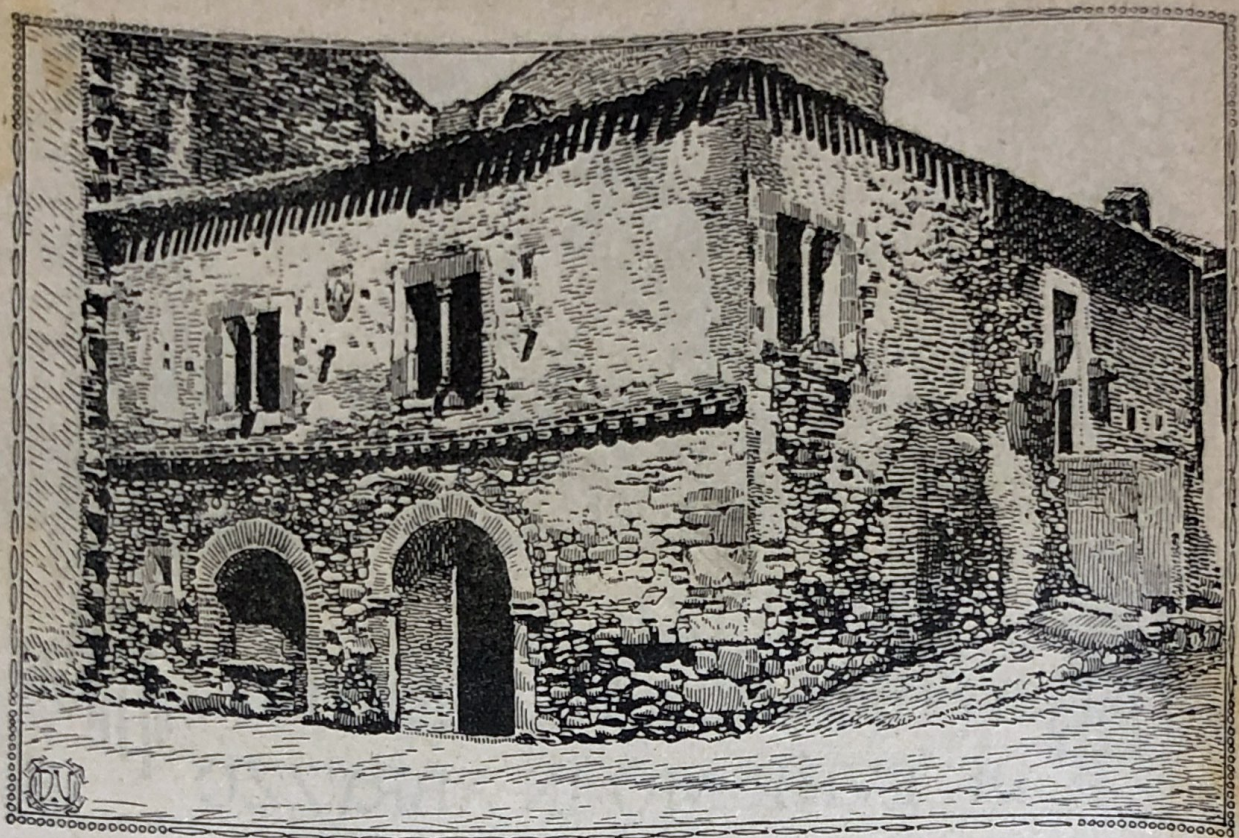
Ebbero inizio per la prima volta in Italia nella estate scorsa, con una accurata organizzazione in cui colle Ferrovie dello Stato collaborarono attivamente l'Ufficio speciale dei lavori pubblici e l'ENIT, quei caratteristici autoservizi di turismo, strettamente concatenati con le arterie ferroviarie, che gli amatori di montagna videro spingersi arditamente coi loro agili *torpedoni* azzurri sulle più belle ed elevate vie alpestri d'Italia (1).

Il Piccolo e il Gran S. Bernardo, il Moncenisio, il Monginevro, lo Spluga, lo Stelvio, il Giovo, la « grande strada delle Dolomiti », sopra ogni altra piena di incanti, Cortina di Ampezzo, Misurina, Madonna di Campiglio, gemme tutte del dovizioso serto di superbe bellezze che cingono ad arco festosamente e difendono le porte d'Italia, diedero alle linee i loro nomi suggestivi e richiamarono al loro fascino miriadi di contemplatori.

Ma altre zone italiche, non meno attraenti, attendevano il beneficio di questa iniziativa.

Sulle Alpi avremo così questa estate un nuovo servizio turistico, che allacciandosi alla strada ferrata a Domodossola, percorrerà le ridenti distese di Val Vigezzo, folte di abeti e di cedui, toccherà la verde conca in cui si adagia mollemente S. Maria Maggiore, volgerà da Malesco fra i boschi coniferi della erta e superba Val Cannobina e tra orride rocce e precipizi profondi discenderà alle placide rive del Lago Maggiore a Cannobio. Un altro servizio correrà lungo la sponda occidentale del lago, allacciandosi a Stresa mediante un tratto di navigazione, e movendo da Pallanza per Cannobio e il confine svizzero, in congiunzione con un servizio automobilistico svizzero per Locarno.

Una interessantissima nuova linea metterà in comunicazione diretta i mondiali centri turistici dell' Engadina e dell'Alta Valtellina con l'Alto Adige e, attraverso le Dolomiti, col Cadore. L'anno scorso queste comunicazioni erano possibili solo valicando lo Stelvio

(1) Gli orari, le condizioni, le combinazioni di viaggio ecc. per questi servizi (che complessivamente rappresentano quest'anno un percorso di 1054 chilometri, di fronte ai 652 dell'anno scorso) sono riuniti in apposito fascicolo, che si può avere presso gli Uffici di Viaggio e Turismo dell'ENIT e presso le più importanti agenzie, insieme con due belli opuscoli illustrati, preparati dalle Ferrovie e dall'ENIT, per la propaganda di tutti questi servizi automobilistici e in particolare di quelli in Abruzzo

TERAMO - PALAZZO ANTONELLI.

e discendendo a Merano e a Bolzano per la Val Venosta. Ora da Tirano, dove convergono la ferrovia italiana dell'Alta Valtellina, la ferrovia svizzera del Bernina e gli autoservizi da Bormio e S. Caterina Valfurva, moverà una linea che per il Belvedere e il Colle d'Aprica (m. 1191) raggiunge la ridente Edolo alla confluenza della ferrovia che viene da Brescia e dal Lago d'Iseo, e di là per Ponte di Legno sulla val d'Avio e per lo storico passo del Tonale (m. 1884), in vista del gelido Adamello, imboccherà la Val di Sole e raggiungerà il versante trentino a Malé.

Da Mals, termine della ferrovia di Val Venosta, un altro servizio risalirà il corso dell'Adige fino al passo di Resia (m. 1510) e alle sorgenti del fiume: la via è dominata dal gigantesco gruppo dell'Ortler e attraverso boschi e praterie lambisce tre limpidi laghi silenziosi.

PONTE SUL VOMANO (LINEA AQUILA-TERAMO).

***

Altri nuovi servizi si svolgeranno in Abruzzo.

L'Abruzzo è regione eminentemente, meravigliosamente turistica, ma quanto mai povera di grandi organizzazioni ed industrie di turismo.

La gran copia di amene contrade montane onde è doviziosa l'Italia fece sì che quella terra, priva di risorse locali, difettosa di mezzi, di comunicazioni, di iniziative,

IL GRAN SASSO D'ITALIA.

con le immensità dei suoi altipiani nevosi; ha soggiorni estivi freschi e deliziosi in marina come in collina e in montagna; vi è tradizionalmente e profondamente sentito il culto di una ospitalità semplice e schietta; l'anima del suo popolo quasi primitiva nella sua purezza rifugge da ogni convenzionalismo sociale; e le memorie di un passato di fasti e di lotte rivivono piene di interesse nei miti, nelle leggende, nei monumenti, nei carmi, accanto alle pure glorie contemporanee dei suoi grandi figli immortali.

Questa nobile terra è ben degna d'essere maggiormente conosciuta, frequentata, valorizzata. Il crescente benessere e l'avvenire della nazione esigono sicuramente un'espansione dei soggiorni di montagna, che vediamo già dappertutto rigurgitanti ed impari ad accogliere in gran flusso dei frequentatori. È ben naturale quindi che le cure più assidue di enti pubblici e privati siano orientate a suscitare e incoraggiare iniziative per l'incremento delle industrie alberghiere e turistiche in Abruzzo. Il giovane e fiorente nostro ENIT volge già a questo intento la sua mirabile attività; e ben venga, venga subito, fatta d'entusiasmo

rimanesse un po' in disparte rispetto ad altre più fortunate regioni del Nord. Sicchè essa non può oggi offrire a chi la visita nè sfarzo di adornamenti, nè grandiosi ostelli, nè seduzioni di mondanità; ma si mostra sovranamente bella di quella vergine e forte, quasi selvaggia bellezza, che modestamente si asconde in ogni suo aspetto: o che miriamo estatici le altissime e candide vette dei suoi vigili giganti, il Gran Sasso d'Italia, la Maiella, il Velino, il Sirente, il Terminillo, i quali offrono campo di così emozionanti ascese negli spazi e di così indimenticabili visioni sull'Appennino e sui due mari che lo serrano, o che ci conquidano le sue leggendarie caverne e le orride gole che si inabissano tra i fianchi prepicipiti e taglienti delle rocce sui fragorosi torrenti; o che l'occhio digradi per la interminabile distesa delle sue spiagge dorate nella quiete dei tramonti infocati, e si affigga sulle variopinte vele che solcano l'azzurro mare lungamente combattuto. L'Abruzzo è palestra ideale a tutti gli *sports* invernali

AQUILA - BASILICA DI S. MARIA DI COLLEMAGGIO.

e di fede, una seria e feconda «*pro Abruzzo*» che raccolga in fascio le più belle e promettenti energie locali per l'avvenire, per la ricchezza, pel progresso della regione.

A questa opera di valorizzazione devono efficacemente concorrere le comunicazioni; ma se noi attendessimo lo sviluppo alberghiero per attivarle, ci chiuderemmo in un circolo vizioso. Ecco perchè le Ferrovie dello Stato, che dall'intensificato movimento turistico in Abruzzo vedranno più popolate le belle linee che lo solcano — linee per se stesse di alto interesse, come quelle che attraversano con ardite opere d'arte monti e vallate e dominando paesaggi magnifici toccano anche quote elevate (gli 896 metri sulla Roma-Castellammare Adriatico, i 989 metri sulla Terni-Sulmona, i 1267 metri sulla Isernia-Sulmona, ai fianchi della Maiella) — prendono fin d'ora l'iniziativa di lanciarvi un primo gruppo di servizi cumulativi: per suscitare e alimentare una corrente di turisti, i quali imparino a conoscere e ad apprezzare le delizie e le bellezze dei luoghi, apportino vita alla regione, spronino l'inizio di un salutare risveglio locale.

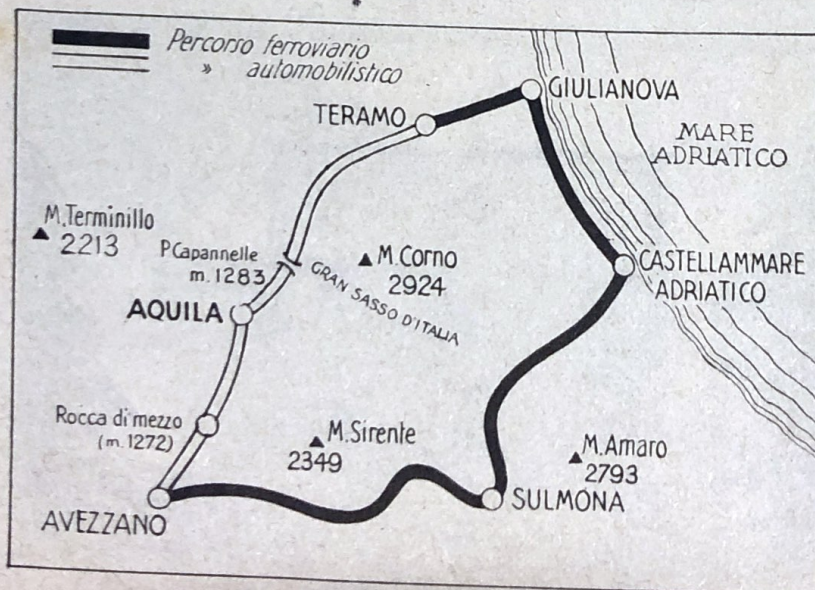
LA CATENA DEL MONTE SIRENTE.

***

Questi servizi comprendono le linee automobilistiche Avezzano-Ovindoli-Rocca di Mezzo-Aquila e la Aquila-Passo delle Capannelle-Teramo: dall'alveo del Fucino all'Adriatico, attorno alla maestosa giogaia del Gran Sasso.

Per esse l'organizzazione si è presentata più facile e sicura, per estendersi in seguito ad altre linee anche più interessanti, fra cui dovrà primeggiare quella bellissima che tocca Pescasseroli, Opi, Alfedena, Roccaraso, Rivisondoli, il piano delle cinque miglia, e, per la via che è in costruzione, Scanno e le gole del Sagittario.

La via da Avezzano ad Aquila penetra pel suo primo tratto nel cuore ancor sanguinante di quella forte terra dei Marsi, sulla quale si abbattè implacabile la furia orribilmente devastatrice del grande movimento tellurico del 1915; ed accanto alle opere della solidarietà umana benefattrice mostra i segni della vita che lentamente vi rifiorisce. Essa sale a Celano sotto la mole severa del turrito castello medioevale dei Piccolomini, ed elevandosi sui fianchi scoscesi del Monte Serra domina, fino al pastorale borgo di Ovindoli (m. 1375), l'ampio e ubertoso alveo del Fucino, faticosamente ridonato dal genio umano al fecondo lavoro.

Da Ovindoli, tra i declivi del Sirente e del Velino, la strada attraversa il vastissimo altipiano di Roccadimez-

IL CIRCUITO DEL GRAN SASSO.

CELANO.

zo toccando la quota massima di m. 1390 e sbocca, al versante opposto, sulla conca immensa dove troneggia la schiena immane del Gran Sasso, sulle cui propaggini si distende Aquila e, più giù, corrono le acque rumorose dell'Alterno.

Da Aquila a Teramo si segue dapprima la Valle dell'Aterno, si sale poi con ripide curve, tra boschi e valli in vista del Terminillo, al passo delle Capannelle (m. 1283), e seguendo il corso dell'impetuoso Vomano si discende a lungo fra le rocce caratteristicamente sfaldate di una stretta forra dai molteplici aspetti originali. Il Gran Sasso riappare a tergo, maestoso, con le sue innumerevoli punte chiazzate. Ed oltrepassato il Bivio per Pietracamela, donde parte la via d'accesso al gigante, si apre il piano che adduce alle verdi colline di Teramo digradanti al mare.

Le linee sono esercite dalle due forti Società automobilistiche « Aquila » ed « Abruzzo », che vi si sono accinte con larghezza di mezzi. Avremo all'inizio, salvo ad accrescerle, tre corse per settimana; tariffe moderate di cinquanta centesimi per viaggiatore e per chilometro; carri alpini aperti con posti numerati e prenotabili; biglietti combinati, fra i quali uno circolare con l'interessante circuito attorno al Gran Sasso; Avezzano-Rocca di Mezzo-Aquila-Passo delle Capannelle-Teramo in auto, e Teramo-Giulianova-Pescara-Sulmona-Avezzano in ferrovia. Ma svariate combinazioni di viaggio potrà fare il turista movendo ad esempio da Roma, da Tagliacozzo, da Roccaraso, da Scanno, dalla riviera adriatica. Piacevolissimi giri si possono compiere, prestandosi gli orari, in un sol giorno; così chi voglia fuggire almeno alla domenica le fatiche e caldure della capitale — e saran tanti certamente — può in meno di ventiquattro ore, e senza bisogno di pernottare in albergo, andare a prendere una boccata di aria buona e fresca ai 1400 metri compiendo il circuito Roma-Terni-Aquila-Rocca di Mezzo-Avezzano-Roma o viceversa.

Italiani, stranieri, visitate dunque l'Abruzzo!

Ing. L. G. MACCALLINI.

PER L'AVVENIRE DELLA "SCALA"

BASTÒ che si annunciasse che il Teatro alla Scala avrebbe riaperto alla fine di quest'anno i suoi battenti perchè la notizia avesse eco in tutto il mondo. Giungono ora dalle Americhe riviste e periodici dove la lieta novella è annunciata a caratteri di scatola: *La Scala, in Milan, Europe's most famous opera house to reopen December 26* è l'intitolazione di un lungo articolo del *Musical Courier* di New-York, nel quale si parla diffusamente del glorioso teatro italiano e degli intendimenti che guidano coloro che, con vigore di energie e con efficacia di mezzi, mirano a conservargli la rinomanza di cui esso gode nel mondo.

Bastò che i tecnici del teatro compissero una visita nei maggiori teatri germanici, per avere conoscenza dei progressi compiuti dalla tecnica teatrale in questi ultimi anni, perchè i giornali di Berlino — di Berlino che non è certo una città di provincia — annunciassero subito con qualche orgoglio che la Scala intendeva rinnovare i suoi impianti e che per tale rinnovazione non disdegnava conoscere che cosa si fosse fatto in Germania.

Bastò che la notizia giungesse nella lontana Svezia, perchè dal teatro reale di Stoccolma piovessero reiterati inviti acchè i tecnici della Scala non trascurassero nei loro studi la visita degli impianti di quel teatro; sarebbe stato ragione di onore che la Scala si occupasse di Stoccolma: e si giunse nell'estrema cortesia a chiedere quali spettacoli sarebbero stati più graditi per allestirli nella occasione della visita.

IL TEATRO DELLA SCALA
(da antica stampa)

La cronaca, cronaca che inorgoglisce il nostro animo d'italiani, potrebbe continuare parecchio, se non temessimo di rubar spazio a quello che è lo scopo principale del nostro scrivere. Ma pensiamo che già questi brevi cenni sull'interesse che all'estero suscita tuttora quanto riguarda il maggiore nostro teatro possano essere sufficienti a giustificare ciò che verremo più sotto esponendo.

In verità accade per la Scala quel che accade di molte altre cose in Italia. Sentiamo sempre da gran signori: gloriosi di una antica civiltà, memori di una preminenza intellettuale per cui eravamo grandi e là non erano nati, consideriamo con tanta semplicità e naturalezza le nostre glorie che quasi sconfiniamo nell'indifferenza: e poichè da fuori troppo spesso ci si vuol sminuiti e depressi, ostentiamo forse di non avvederci neppure di quella fama che attorno a qualcosa di nostro corre per il mondo.

Tanto ci siamo fatti un abito di questa indifferenza che, per esempio, delle innovazioni del Teatro alla Scala si parla molto all'estero, non si parla quasi in Italia. Ed è male, pensiamo, poichè, come altra volta scrissi in queste colonne, gli italiani hanno il dovere di promuovere e agevolare tutto ciò che è musica e teatro, in quanto per l'Italia il progresso dell'arte musicale non è solo affermazione di un fine primato intellettuale, ma altresì è fonte di redditi cospicui, di lavoro, di commerci.

Quali siano gli intenti che hanno mosso i promotori della rinnovazione del Teatro

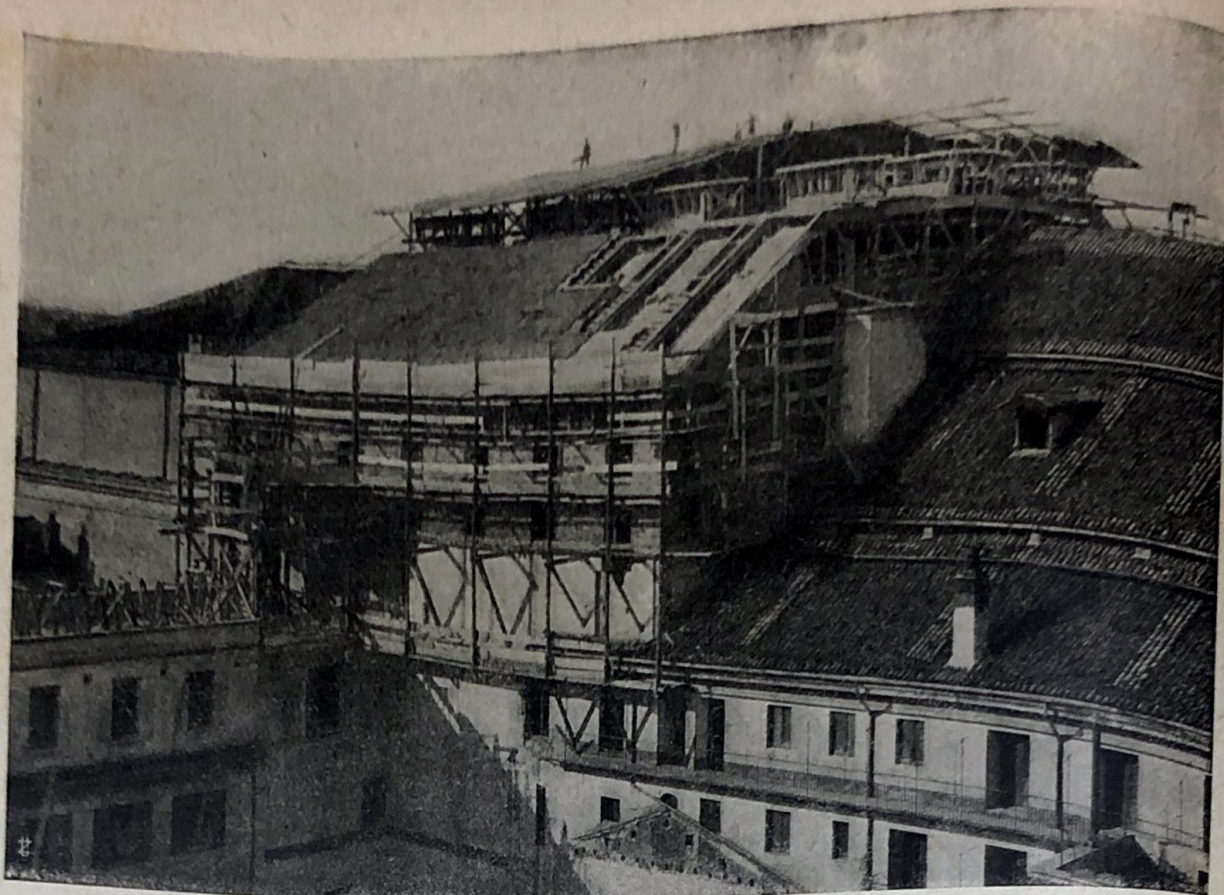
VEDUTA PANORAMICA DEI LAVORI (DAL TERRAZZO DELLA BANCA COMMERCIALE).

alla Scala non è forse sufficientemente noto: per lo più il pubblico ha sentito dire che nel maggior teatro milanese si stanno eseguendo importanti e radicali riforme edilizie: e, sviato da queste, ha perso di vista gli scopi a cui si tende con le grandiose opere intraprese, scopi a raggiungere i quali queste non sono che uno dei mezzi, se pure il più cospicuo.

Poichè il Teatro alla Scala, glorioso com'è di memorie ultrasecolari, famoso per nobiltà e perspicuità di tradizioni, aveva quasi la virtù di simboleggiare la storia più bella del teatro lirico italiano, e poichè le mutate vicende dei tempi ne rendevano sempre più precarie le condizioni di esercizio, così da metterne in dubbio la regolare apertura con spettacoli degni dell'importanza mondiale del teatro, così si volle dargli tale organamento che esso potesse anche in avvenire mantenere, se pure non migliorare, l'estimazione di cui esso godette sinora.

Le risorse finanziarie del teatro riuscivano sempre più meschine di fronte all'accresciuto costo degli spettacoli. E assai presto avrebbe dovuto porsi l'aspro dilemma: o presentare spettacoli modesti, inferiori alle tradizioni di larga signorilità della Scala, e sarebbe stato la decadenza definitiva di quello che era il maggior tempio dell'arte italiana: o rinunciare senz'altro ad aprire il teatro in attesa di tempi migliori, dei quali l'alba non era probabilmente troppo vicina.

È noto che per un teatro condotto senza intenti di speculazione, ma solo con scopi artistici, per un teatro nel quale la scelta delle opere da eseguirsi non dipende dalla commerciabilità di esse, ossia dalla probabile affluenza del pubblico, ma solo da criteri d'arte, per un teatro insomma che vuol essere propugnatore dell'arte vera, e non pedissequo vellicatore dei gusti non sempre eletti del pubblico, non è possibile contare sugli incassi per ottenere il pareggio colle spese.

Per la Scala oltre al reddito della vendita dei posti e al canone versato annualmente dai proprietari dei palchi, che in fondo altro non è che una forma di pagamento globale per un servizio reso a chi usufruisce del palco, si doveva contare su un annuo contributo del

IL SOPRALZO DEL TETTO.

Comune di Milano, e sulla generosità di privati cittadini — negli ultimi anni il duca Uberto Visconti di Modrone — i quali si assumevano di colmare le eventuali eccedenze di spese.

Ognuno comprende come tale organamento fosse assai pericoloso, poichè bastava che venisse a mancare l'abnegazione dei privati sovventori, o che tale abnegazione si ponesse qualche limite, perchè il teatro non potesse più sviluppare il programma di pura arte che sin qui aveva costituito la migliore sua gloria.

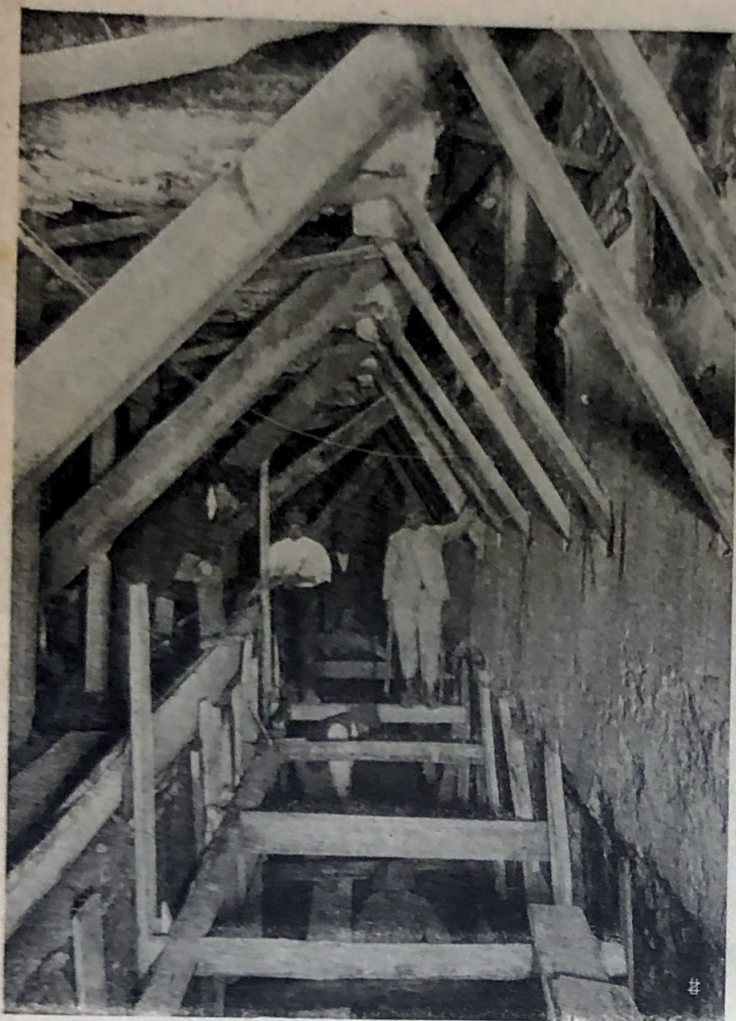
Sulla Scala pendeva dunque la grave minaccia della chiusura, o, forse peggio, di una rapida decadenza. Fortunatamente il fascino del grande teatro prese alcuni benemeriti, che ebbero la visione larga dei grandi interessi morali e materiali che si connettevano al teatro, e diedero opera a rinnovarne l'organamento.

Da un lato l'avv. Emilio Caldara, allora sindaco di Milano, dall'altro il sen. Luigi Albertini, direttore del *Corriere della Sera*: tra i due quell'artista insigne, propugnatore di ogni iniziativa più italianamente bella nel campo dell'arte, che è Arturo Toscanini. È a queste persone soprattutto, al sagace esame dei complessi aspetti della questione da loro compiuto, all'intuizione del modo con cui essa avrebbe dovuto risolversi, alla ferma tenacia con cui vollero che la mèta si raggiungesse, che si deve se oggi si affronta con certezza di successo un problema ultrasecolare, l'organamento su basi solide del maggior teatro italiano.

Come sull'altare dell'arte avevan taciuto le ire di parte, così l'abile cura degli iniziatori seppe acquetare i contrasti che per lunghi anni avevano impedito che il Teatro alla Scala seguisse il progresso del tempo.

Non tutti sanno che nel Teatro alla Scala, mentre platea, galleria e palcoscenico sono proprietà del Comune di Milano, in base alle carte di fondazione del teatro, i palchi costituiscono private proprietà di singoli cittadini che possono accedervi pagando un biglietto d'ingresso ed un contributo globale all'impresa che gestisce gli spettacoli.

L'area del teatro poi è tutta di proprietà del corpo dei palchisti.

Di qui un contrasto di interessi pel quale accadeva che il Comune dovesse essere restìo ad assumersi spese per miglìorìe nel teatro, poichè tali miglìorìe avrebbero giovato in

PUNTELLAZIONE SOTTO I MURI DEL PALCOSCENICO.

gran parte ai palchisti che ad esse non contribuivano: mentre le imprese esercenti il teatro non potendo vendere che posti di platea, e non potendo sindacare il prezzo dei palchi, dovevano subire una concorrenza, spesse volte disastrosa, da chi svendeva i palchi, contentandosi anche di un reddito impari all'importanza degli spettacoli.

Era dunque necessario elidere tale contrasto d'interessi se si voleva fare opera vitale. Poichè d'altra parte si prevedeva la necessità di larghissimi mezzi per dotare il teatro di nuovi impianti quali suggeriva la tecnica moderna, per rinnovare gli impianti esistenti, per migliorarli, e si presumeva che difficile sarebbe riuscito il persuadere la generosità di privati oblatori qualora avesse potuto solo sussistere il sospetto che le somme avrebbero giovato ad interessi privati, così si ideò un consorzio tra il Comune di Milano, i proprietari dei palchi e gli oblatori, consorzio che fu denominato Ente Autonomo del Teatro alla Scala. A tale consorzio — che è amministrato da un presidente e quattro consiglieri nominati dal Comune di Milano, due consiglieri nominati dal corpo dei palchisti, e due dal gruppo degli oblatori — hanno conferito le rispettive proprietà il Comune ed i proprietari di palchi, in base a speciale convenzione, in modo che ormai la gestione del teatro avrà unico indirizzo e cesserà ogni contrasto di vedute.

Rimossa questa pregiudiziale e chiarito bene che nessun interesse privato avrebbe potuto avvantaggiarsi nè direttamente nè indirettamente col pretesto di sostenere l'arte, si potè ottenere dal Governo la concessione di una sopratassa sugli introiti di tutti gli spettacoli che si tengono nella provincia di Milano, sopratassa che verrà versata a beneficio del Teatro alla Scala, appunto in vista dell'assenza di ogni intento speculativo dalla gestione; si ottenne pure dal Governo l'applicazione in tutta la provincia di una tassa sulle scommesse, pure destinata a beneficio del teatro: e si potè iniziare tra banche, ditte industriali e privati cittadini una sottoscrizione a fondo perso per le opere di riforma del teatro. Tale sottoscrizione, destinata a sopperire alle spese più urgenti, fruttò sei milioni di lire e fu raccolta fra soli trenta generosi sottoscrittori. Ora viene integrata da una sottoscrizione pubblica, alla quale certamente vorranno concorrere quanti italiani, in patria ed all'estero, sentono il prestigio del famoso teatro, e comprendono quale importanza abbia per l'arte nostra, per la nostra industria teatrale che il Teatro alla Scala possa irradiare sempre più luminosa la luce per cui va invidiato nel mondo.

***

Si sono dunque raccolti sei milioni. La somma è certo cospicua anche oggidì. Ma cospicue e grandiose sono le opere intraprese nel teatro, ed ormai tanto avanzate da assicurare l'apertura del teatro pel dicembre dell'anno in corso.

Le nuove direttive alle quali si voleva informare l'esercizio futuro del teatro impone-

vano anzitutto un gruppo di lavori, che doveva radicalmente trasformare tutti i servizi.

Fermo il principio che inalterata dovesse rimanere la sala destinata agli spettatori, alla meravigliosa acustica della quale nessuno avrebbe osato attentare, nel resto dell'edificio pressochè tutto doveva essere mutato, poichè se esso soddisfaceva in equa misura non solo a quelle che erano le esigenze del teatro allorchè esso nel 1775 era stato costrutto dal Piermarini, ma altresì a quelle che poi si erano venute formando pel modo d'esercizio fin qui in uso, esso non poteva più essere adatto allorchè invece di una dozzina di spettacoli in cinque mesi si doveva mutarne sei in una settimana, e allorchè invece di noleggiare via via il materiale che doveva servire all'allestimento scenico, si doveva conservarlo per l'eventualità che ogni spettacolo si volesse ripresentare al pubblico.

LE IMPALCATURE SUL PALCOSCENICO.

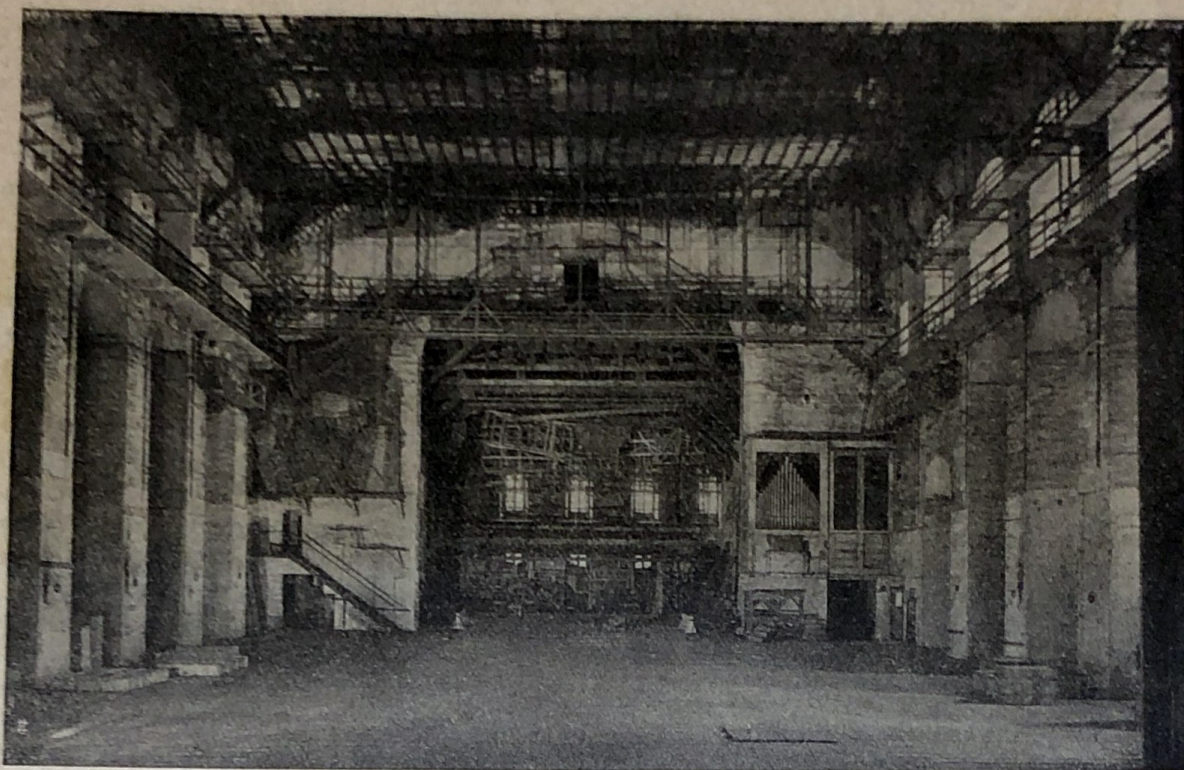
Mentre col vecchio modo d'esercizio ogni spettacolo aveva la vita di una stagione, in quello futuro ogni spettacolo si deve poter riprodurre negli anni ogni qualvolta si voglia: non diversamente di quanto avviene per chi possiede una buona biblioteca e sceglie di sera in sera il volume che meglio gli talenti.

Se però un libro occupa poco spazio e facilmente si toglie dal suo scaffale, ben altrimenti è per l'allestimento di uno spettacolo. Qui si deve muovere una quantità di materiale assai ingombrante, che quindi richiede magazzeni amplissimi: e si deve poter montare e smontare tutto questo materiale nel tempo più breve in modo che ogni giorno si possano avvicendare gli spettacoli più diversi.

Necessità dunque di magazzeni: necessità di impianti meccanici che agevolino le varie manovre.

Non basta: l'arte scenografica moderna ha esigenze assai diverse da quelle che erano consuetudini di un tempo. Nessuno oggi più tollererebbe scenografie a prospettiva simmetrica come quelle ammirate dai nostri nonni. In caccia d'illusione si vuole che la scena riproduca il più possibile la realtà. Di qui disposizione di tele indipendenti fra loro per forma, per collocazione: di qui la tendenza ad usare pezzi reali a rilievo in luogo di darne l'illusione mediante il disegno e la prospettiva.

Per muovere sulla scena questi materiali per loro natura ingombranti, per averli sottomano, per portarli o toglierli alla vista degli spettatori era necessario che lo spazio di fianco, sopra e sotto la scena fosse di conveniente ampiezza. Nelle più moderne costruzioni teatrali si è perciò fatto in modo che sopra, sotto e ai lati della scena propriamente detta si abbia almeno altrettanto spazio di servizio, in modo che alternativamente ben quattro scene montate si possano portare al boccascena o nasconderle alla vista del pubblico.

Nel Teatro alla Scala non sarebbe stato possibile raggiungere l'ideale. Convenne attenersi alla realtà delle cose e adattare le buone idee alla necessità della pratica e ciò creò un altro gruppo di problemi da risolvere

IL PALCOSCENICO COM'ERA.

nei riguardi della trasformazione edilizia del teatro.

V'era poi la necessità di migliorare le condizioni d'igiene e di sicurezza del teatro, la necessità di renderlo atto all'installazione di moderni apparecchi di meccanica teatrale: insomma al problema principale se ne innestavano parecchi altri accessori che richiedevano studio immediato e rapida soluzione.

L'assillo più vivo, la preoccupazione maggiore in chi studiò il progetto di riforma fu dunque il conquistare spazio ovunque ciò riuscisse possibile.

Poichè il palcoscenico era limitato ai lati da due filari di grandi piloni, si pensò che, se pur non era possibile per un complesso di ragioni statiche il rimuoverli completamente, si poteva però fare in modo che essi fossero ridotti alla metà: per tal via si sarebbe raggiunto un notevole miglioramento nelle condizioni degli spazi laterali alla scena.

Poichè il sottopalco era angusto e di limitata altezza, e ingombro per di più da impalcature d'ogni sorta, si pensò che l'adozione di un moderno palcoscenico a saliscendi avrebbe migliorato le condizioni preesistenti, e che un approfondimento del sotterraneo avrebbe largamente giovato a nascondere in esso i materiali che si volessero rapidamente sottrarre alle vedute del pubblico.

Poichè sopra la scena lo spazio era ancora angusto e non consentiva il sollevamento delle scene se non a prezzo di manovre complicate e non sempre di esito sicuro, si pensò di innalzare il tetto di quanto fosse necessario per rimediare all'inconveniente. E poichè il tetto doveva portare apparecchi di sollevamento delle scene del tipo più moderno a contrappesi in luogo di quelli antiquati prima in uso, si adottò una sistemazione del tetto che tenesse conto di queste esigenze.

A questi tre punti si provvide con lavori lunghi e pazienti e non sempre facili, data soprattutto la brevità del tempo in cui dovettero svolgersi. Sostenuto mediante solide puntellazioni tutto il peso dell'edificio sovrastante, lavorando in pozzi a oltre 7 metri sotto il suolo, si poterono approfondire le fondazioni di ben quattro metri sotto tutto il palcoscenico, raggiungendo così il risultato di dare una base più solida all'edificio, base che permettesse di caricarlo del peso dovuto alla parte che si doveva sovrapporre alle vecchie costruzioni, e di approfondire lo spazio

sottostante alla scena, in modo che, ad opere ultimate, vi si possano calare pezzi di 8 metri d'altezza.

Si provvide poi alla costruzione di un nuovo tetto in cemento armato sopra il vecchio tetto in legno, che restò in posto a proteggere dalle intemperie lo svolgersi degli altri lavori, e che poi fu demolito.

Infine si demolirono sei dei dodici pilastri di sostegno del tetto, rinforzando i sei rimanenti in modo che dessero sicuro affidamento di sopportare da soli il peso che prima sopportavano coi compagni, e inoltre il peso della parte nuova da sovrapporsi al vecchio edificio.

Tutto ciò che si dice in brevi righe richiese mesi di lavoro assiduo, spesse volte febbrile, e non sempre semplice.

Contemporaneamente si provvedeva alla sistemazione dei locali annessi al palcoscenico. I vecchi stabili già in uso del teatro, male si prestavano a soddisfare le attuali esigenze. Anche l'incorporazione di altri edifici finitimi, se accresceva la disponibilità di aree non offriva il mezzo di dare una conveniente soluzione a tutti i problemi che si affacciavano. Si prese dunque una decisione eroica: demolire e rifabbricare. Rifabbricare anche qui sempre coll'acqua alla gola di termini che sono inesorabili se si vuol aprire il teatro, ma che si ha tutta la fiducia potranno essere rispettati. Si crearono anzitutto i magazzini. Sempre per la scarsezza di spazio non sarebbe stato possibile dotare il teatro di ambienti ampi come sarebbe stato necessario per ricoverarvi il materiale svariato occorrente all'allestimento di una settantina di spettacoli. Perciò, a somiglianza di quanto si è fatto in molti teatri dell'estero, si decise di tenere nell'ambito del teatro solo quanto poteva bastare per un piccolo numero di spettacoli, e di collocare in località più lontane i magazzeni veri e propri. Però se tale provvedimento poteva senz'altro adottarsi per magazzini di vestiari, calzature, attrezzi, mobilio, ciò non poteva avvenire per le scene, le quali nel Teatro alla Scala spesso sono lunghe più di venti metri e non si potrebbero senza grave incaglio della viabilità far passare per le ristrette strade del centro di Milano.

Si dovette perciò creare a fianco del palcoscenico un ampio magazzino per le scene, capace di una settantina di spettacoli, lungo 24 metri e alto 16, servito da montacarichi coi quali è agevole mantenere il necessario ordine nel materiale.

Nè qui si arrestò la riforma edilizia. I locali destinati al personale di scena, coristi, ballerine, comparse, erano quanto mai infelici e soprattutto erano insufficientemente arredati. Si provvide anzitutto a migliorarne, in quanto era possibile, l'ubicazione, ottenendo in ciascun ambiente una relativa ventilazione. Poi si studiò l'arredamento con criteri di semplicità e di praticità, e anche di pulizia. Si deve notare che prima d'ora nel Teatro alla Scala nei cameroni dove si acconciano coristi, ballerine e comparse, non si aveva che uno specchio — chiamiamolo così — ogni venticinque persone e che un lavabo ogni venticinque persone si offriva a chi tornava dalla scena col volto impiastricciato di belletto.

Mancava poi del tutto la possibilità di prendere quel bagno, che è tanto necessario a ristorare i nervi dei direttori, quanto a ripulire gli artisti che per avventura abbiano dovuto truccarsi, supponiamo, da negro!

E tante altre cose mancavano e non mancheranno più in avvenire perchè lo studio delle riforme è andato di pari passo colla considerazione di quanto meglio era stato fatto all'estero in argomento, considerazione che si è sempre ispirata a criteri di sana critica, in quanto non si volle mai riprodurre senz'altro quanto altrove s'era fatto, ma si cercò invece di giovarsi dell'esperienza altrui per far di meglio e per evitare errori. E non mancheranno anche perchè i mezzi materiali che furono apprestati permisero di iniziare il lavoro con giusta larghezza di vedute.

Con tale larghezza esso dovrà compiersi, anche per ciò che riguarda i meccanismi del palcoscenico e gli impianti d'illuminazione, se davvero vogliamo che la Scala resti l'insigne monumento che è vanto d'Italia.

Ed è per ciò che nel nome di questa gloria italiana tutti che lo possono certamente vorranno aiutare la grandiosa intrapresa.

CESARE ALBERTINI.

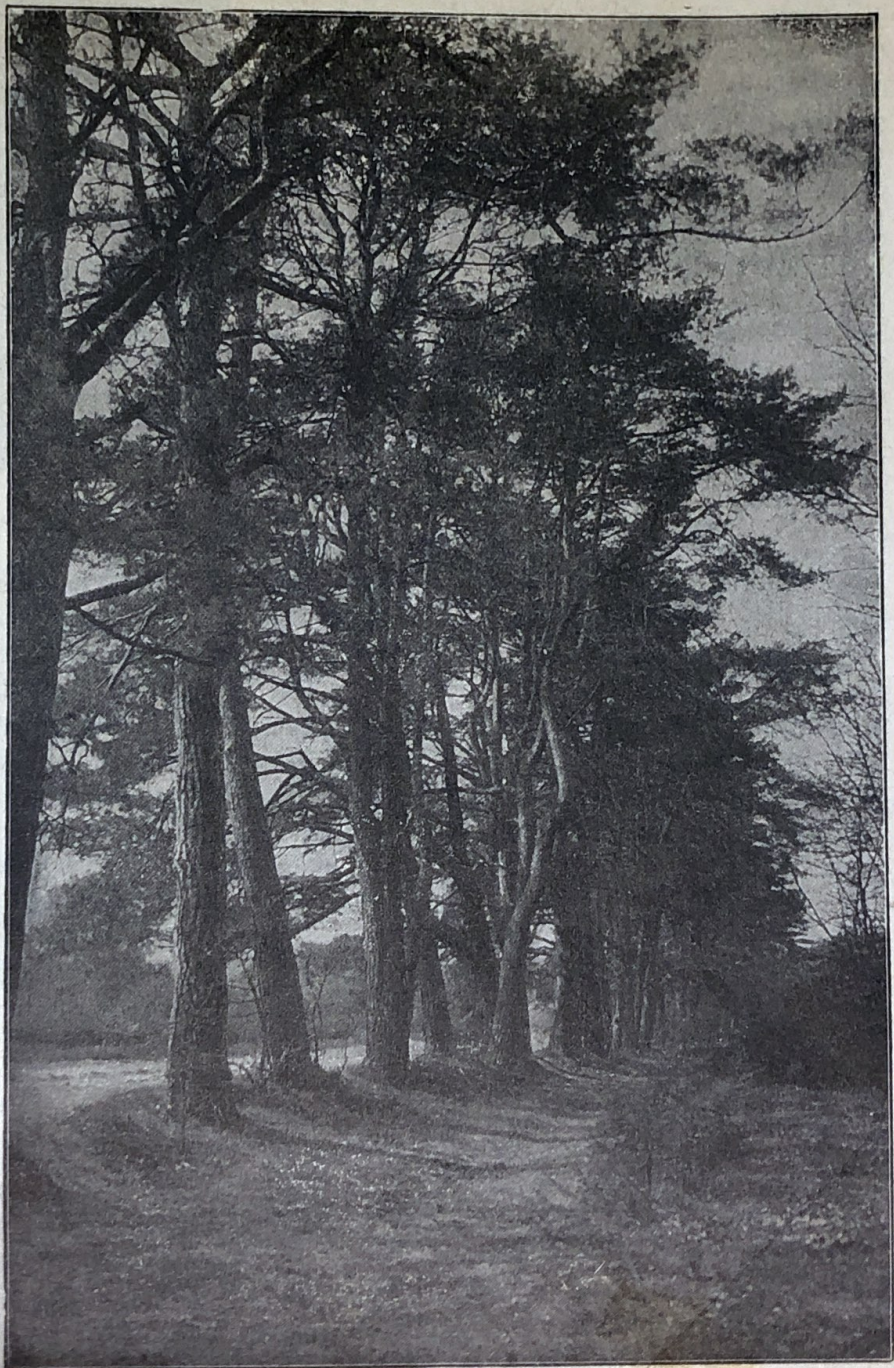
LA CURA PER I "MONUMENTI NATURALI" IN OLANDA

Pubblichiamo questo articolo illustrante l'opera davvero mirabile ed indefessa degli Olandesi per conservare, migliorare, porre in valore i non troppi monumenti naturali del loro territorio, con questo preciso scopo: di spronare tutti gli italiani ad imitarli, ad aver maggior cura dei tesori di ogni genere cui va ricca la nostra terra.

Negli ultimi anni è rimarchevole in Olanda un sempre più lesto movimento che tende alla difesa della bellezza che la Natura diede al paese e che imprese industriali e d'altro genere minacciano di distruggere. Lo sviluppo economico ovunque segue le strade dell'opportunità.

Era un pericolo ben grave che fece sorgere in Olanda la Società per la conservazione dei monumenti naturali! L'impresa, alla quale essa si accinse, era ardua. Essa mira all'insieme del paesaggio e così è diventata proprietaria di estesi territori, importanti non soltanto per lo studio della storia naturale, ma anche per il semplice turista.

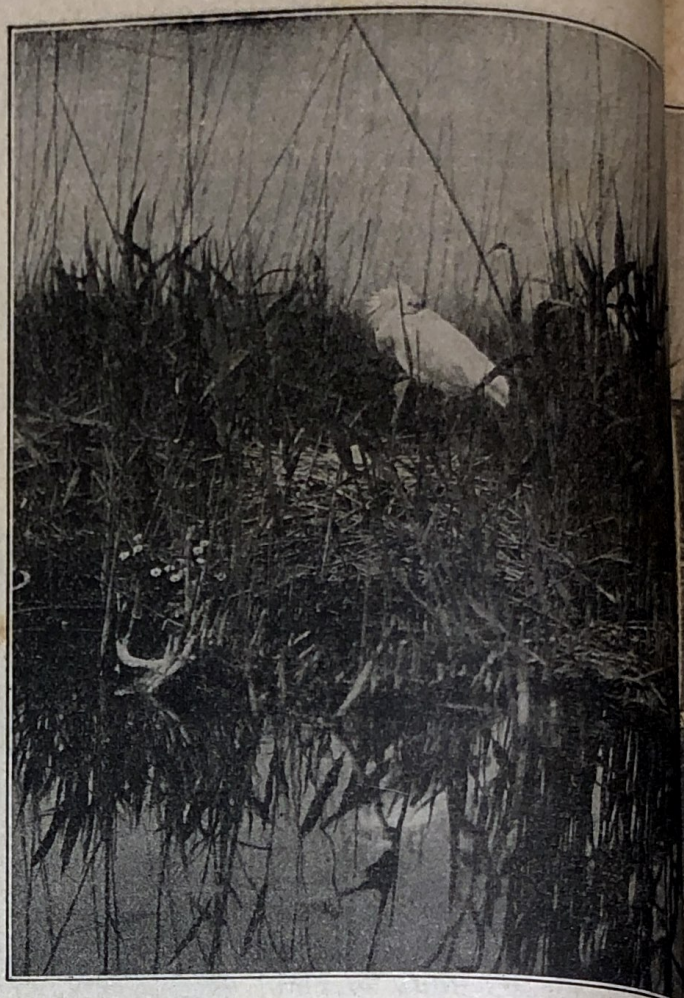
Questi possedimenti sono: il Lago di Naarden, il Bosco di Leuvenum, il Podere Hagenau, nonchè i Boschi e le Paludi Oisterwyk.

Il Lago di Naarden è il più settentrionale dei così detti «Stagni del Vecht». Il lago stesso si distingue per l'abbondanza straordinaria di diversi uccelli e per la sua origine più remota. I Laghi di Ankeveen, di Kortenhoef, di Loosdrecht e di Tienhoven si sono formati nelle buche lasciate dagli scavi della torba, nei secoli XVII e XVIII. Il Lago di Naarden invece figura già nelle carte del 1400. È probabile che più volte sia stato ostruito dalla

PODERE HAGENAU-PINEE.

foltissima vegetazione, che ogni volta ne fu estirpata per dare nuovo adito alle acque. Sin dal principio del 1600 incominciano i tentativi di bonifica. Ma nel 1625 il terreno fu di nuovo allagato per difendere l'Olanda dagli Spagnuoli.

Una sola parte nel sud-est non è stata mai bonificata. Ai nostri giorni il lago si compone di estesi laghetti, paludi e corsi d'acqua. L'insieme si estende su più di 700 ettari, passati ora in possesso della Società e riservati alla pesca, alla caccia e alla raccolta della canna, senza che la bellezza caratteristica del paesaggio ne abbia da soffrire e che la conservazione delle specie sia messa in pericolo. Procura abbondante guadagno a moltissime persone e rende tanto da coprire le rendite e l'ipoteca dalla quale è gravato quel monumento naturale. Una parte considerevole del lago non è sfruttata. Non vi si taglia la canna e il suolo vi cresce indisturbato. Le diverse piante vi si sviluppano una a fianco dell'altra, si sopraffanno e il paesaggio si modifica da sè, come succedeva nei tempi più remoti, quando l'Olanda appena esisteva e veniva formandosi a poco a poco, negli angoli quieti dell'« haff », fra le dune e le colline di Utrecht, di Gelderland e di Drente. Siamo all'incirca al punto dove era l'Olanda nei tempi di Giulio Cesare, un deserto impraticabile di paludi e di vegetazione. Il « Lago » è popolato solo dagli uccelli di tutti i generi che vi trovano un rifugio, dove non fa mai molto freddo, neanche quando i fusti sono morti. In alcuni punti annidano uccelli non comuni nel resto dell'Europa occidentale: una specie di cicogna col becco in forma di spatula. È l'Orione purpureo. Il Lago di Naarden è un vero museo all'aria aperta per la flora e la fauna delle paludi.

È evidente che l'entrata del Lago non può essere libera neanche per i soci della Società. Questi ultimi possono procurarsi dal Presidente un biglietto di entrata valido per una data fissata. Vengono allora condotti in barca dal capo-guardiano della pesca o da uno dei suoi sottoposti e possono vedere tutti i nidi, mentre gli uccelli volano intorno. Vengono molti studiosi forestieri, specialmente inglesi e americani i quali non si lagnano mai di avere speso male. Il minimo della quota annua per i soci è di 2,50 fior.

Riguardo agli altri suoi terreni la Società è

COLONIA DI UCCELLI A

più generosa nel concedere le entrate. Sono aperti a tutti, soci e non soci.

Si tratta di terreni che erano sempre stati aperti al pubblico. Il bosco di Leuvenum, tra Harderwijk e il Lago di Uddel, pur essendo un po' fuori di mano era ben conosciuto dai turisti e dagli studiosi. Vi si arriva più facilmente dalla fermata di Hulsthorst e la più bella passeggiata è quella lungo il ruscello di Flieden, che attraversa tutta la contrada. Le rive del ruscello hanno di qua e di là una folta vegetazione. Il bosco è composto quasi esclusivamente di abeti, con qualche altro albero. È coltivato, come la maggior parte dei boschi olandesi, ma vi è un posto assai pittoresco dove gli abeti crescono sulle colline di sabbia. Il bosco è grande presso a poco come il Lago di Naarden, ma è costato il doppio e rende poco.

Il podere Hagenau è meno esteso ma molto più importante. Forma la parte orientale del complesso di boschi e di terreni incolti, coperti di erica, sul confine della Veluwe, fra Arnhem e il canale di Dieren. Ha fama

...TICI - LAGO DI NAARDEN.

di essere una delle regioni più belle dell'Olanda.

Tutti i turisti conoscono Schaersbergen, Rozendaal, Beekhuizen, Zypenberg, le « Macchie Maledette », lo Rhederheide, i Boschi di Middagten e finalmente Hagenau e il Monte Carolina. Con tutti questi boschi si può avere la brutta sorpresa di trovarli tagliati. Hagenau invece è al sicuro da tale pericolo. Il podere forma un paesaggio isolato con colline e gole che trovano la loro continuazione nei meravigliosi terreni dell'Imbosch. Il suolo è composto in gran parte di « löss « fertilissimo, caratteristico di questa parte del bordo della Veluwe. Gli alberi — abeti ed altri — vi si sviluppano pienamente così che con l'odierna amministrazione potremo nell'avvenire avere qui una foresta di giganti.

Sotto l'antica amministrazione sono state fatte alcune piantagioni curiose che danno ora strane sorprese. In questi boschi vergini l'uomo non deve intervenire. La natura stessa pensa ad abbellirli con sottobosco di arbusti fioriti di biancospino, serbo, ecc., e con i piccoli frutti del bosco, rossi e turchini, che sono il cibo preferito dei francolini.

Nella Wildbaan, la parte più bella di Hagenau troviamo meravigliosi gruppi di felci; in altri punti i larici si alzano dritti e sottili mentre l'Essop è coperto in gran parte di faggi ombrati. All'estremo angolo, al nord-est, sta la casetta del guardaboschi sul Geitenberg, e abbiamo un ristorante con un magnifico panorama sulla valle del Ysel e sulla bassa Veluwe.

Il quarto dei grandi possedimenti della Società per la conservazione dei monumenti naturali ha un carattere del tutto diverso. Sono i boschi e le paludi che hanno dato al villaggio di Oisterwijk il più grande movimento di forestieri di tutto il Brabant. In nessun altro posto troviamo laghi, grandi e piccoli, nascosti fra i fusti alti degli alberi. Tale era l'interessamento generale nella conservazione di questi boschi famosi che la Società potè subito riunire il capitale necessario per l'acquisto, appena furono minacciati di essere tagliati. Oggi i boschi e le paludi di Oisterwyk sono più popolari ancora di Hagenau o del Lago di Naarden. Vi si arriva facilmente. Vi sono degli alberghi a Oisterwyk, le strade sono comode, e vicino alla strada si trova subito l'aperta campagna con terreni incolti belli nello stato naturale. Questi boschi sono un principio delle praterie e dei terreni incolti, coperti di erica, che si prolungano verso il sud sino al confine belga.

Si trova il *comfort* moderno in mezzo alla piena libertà e allo spazio illimitato della campagna. I laghi formano un argomento interessante di studio. Geologhi famosi come il dott. Lorié e il prof. Dubois si sono occupati di cercarne l'origine e sono arrivati ad interessantissime divergenze di opinione. L'esame microscopico della fauna di questi laghi ha fatto conoscere forme rarissime e bellissime. Vi è una varietà di uccelli così grande come nei migliori terreni di Olanda mentre i fiori variopinti della serpeggiante Rosep attirano le più belle farfalle. Vogliamo sperare che la Società riesca ad allargare ancora questi possedimenti che formano una delle più belle attrattive del Brabant.

Gli altri possedimenti della Società per la conservazione dei monumenti naturali, sebbene di minori dimensioni sono veri gioielli. Vi è un terreno paludoso con una curva

OISTERWIJK. - UNO STAGNO.

dune, il banco nord-est o banco di Rottum, rifugio di uccelli, specialmente per il gabbiano argenteo.

Siamo informati che fra poco una gran parte delle dune e delle spiagge dell'isola di Voorne sarà unita ai terreni venuti sotto la protezione della Società. Così rimarranno conservate regioni interessantissime con una ricchissima vegetazione ed una sorprendente bellezza di paesaggio, dove una quantità di uccelli e altri animali vivono indisturbati.

Degno di attenzione in questa contrada è il Quackjeswater, un lago nelle dune con una superficie di circa 15 ettari. Questo lago e poi il Zuwanenwater, Callantsoog e il Muy in Texel sono gli unici laghi nelle dune olandesi. Vi è una flora brillantissima e delle colonie di uccelli di tutti i generi.

Sono pure interessanti i vari posti dove si stanno formando delle dune in una fila isolata, a qualche distanza di quella esistente. La conservazione di questi terreni è di una importanza generale. In nessun altro luogo in Olanda si trova un complesso di dune così grande e così interessante per la scienza.

La Società per la conservazione dei monumenti naturali ha dunque fatto benissimo di occuparsene.

Dalla sua fondazione — nel 1905 — la Società ha acquistato o avuto in regalo i seguenti terreni:

Il Lago di Naarden (1906)	707 ettari
Il Bosco di Leuvenum (1910)	640 »
Hagenau e Rhederoord (1910-1919)	638 »
I terreni paludati e i boschi vicino a Oisterwyk (1913-1916)	285 »
L'Isola di Griend (1916)	23 »

del ruscello di Tungenlrooi, vicino a Weert, dove crescono piante rare. Un lago paludoso a Texel dove covano uccelli rarissimi, e un prato nel mezzo di questa isola dove una quantità di gabbiani e di altri uccelli acquatici hanno il loro nido.

Appartiene pur anche alla Società una isoletta antica tra Harlingen e Terschelling, il famoso « Griend », dove annidano ogni anno circa diecimila rondini marine sulla spiaggia coperta di conchiglie. E finalmente nello estremo nord, dove finisce l'Olanda, un banco di sabbia con recenti formazioni di

La Rengerswaard (1918)	3 ettari
Il Korenburgerveen ((1918)	94 »
La Harensche Wildernis (1919)	5 »
In Texel (1909-1917)	20 »

Così un totale di più di 2400 ettari delle più belle e caratteristiche regioni dell'Olanda, rimarranno conservate per sempre.

La rude coltura che bada soltanto al valore materiale e all'economia nella coltivazione, disinteressandosi dell'estetica è colpevole di avere moltissime volte rovinato l'aspetto delle città e la bellezza del paesaggio. Così sono scomparse molte delle attrattive caratteristiche dell'Olanda. La Società per la conservazione dei monumenti naturali ha cercato di ristabilire l'equilibrio, non soltanto, con la conservazione di alcuni terreni, ma ancora con l'introduzione delle sue idee nel pubblico.

UN ANGOLO TRANQUILLO DEL BOSCO DI LEUVENUM.

La lista che abbiamo data sopra dei suoi possedimenti, dimostra che questi sforzi non sono rimasti senza risultato.

JAC. P. THIJSSE.

LA CHIUSURA DELL'ESPOSIZIONE DI TURISMO NEL PRINCIPATO DI MONACO

I lettori di questa *Rivista* conoscono già quale sia stata la partecipazione dell'Italia alla bella iniziativa patrocinata da S. A. il Principe di Monaco. L'Esposizione Italiana di turismo, che ha trovato generosa ospitalità nello stesso Palazzo del Principe fu, secondo le parole del Commissario Generole Chabert, degna del quadro in cui venne presentata. Lo citiamo testualmente:

« Les organismes gouvernementaux, nationaux, régionaux de tourisme, en particulier l'Office National Italien du Tourisme, rivalisèrent de zèle pour mettre en relief les richesses touristiques, thermales, climatiques qui font de l'Italie, aujourd'hui que Trieste et Trente lui ont enfin fait retour, l'un des Pays du monde les plus favorisés au point de vue du tourisme.

« La section italienne se divise en trois parties: l'Exposition des Administrations de l'Etat et celle de l'Office National du Tourisme, installées dans les appartements du Prince; celle des Exposants privés pour laquelle un pavillon a été spécialement édifié dans les jardins du Palais, et un très élégant pavillon Renaissance installé par les soins des Chemins de fer italiens de l'Etat et de l'Office du Tourisme sur la terrasse supérieure de l'Établissement thermal de Monte Carlo et dans lequel fonctionne un Bureau de Voyages et de Tourisme, véritable modèle du genre dont on ne saurait trop s'inspirer.

« Cette Exposition a été inaugurée, avec éclat, le 19 Décembre dernier, par une délégation du Gouvernement italien conduite par l'éminent Prof. Sanarelli, Sénateur, ancien Sous-Secrétaire d'Etat.

« L'Exposition italienne donne une vision synthétique, mais complète, des sites merveilleux qui attirent chaque année les visiteurs de tous les Pays vers les hautes montagnes alpines et apennines, les stations thermales, les bords enchanteurs des lacs italiens ou les grandes villes connues dans le monde entier par leurs oeuvres d'art, leurs monuments et les souvenirs de vingt siècles de civilisation ».

L'Esposizione si è chiusa in forma solenne nei giorni 16-18 marzo del corrente anno, con l'intervento del Ministro della Marina francese, Guist'hau e del Sottosegretario italiano per gli Affari Esteri, on. Marchese di Saluzzo. La Giuria italiana, d'accordo con le Autorità locali e con la Giuria francese, procedette all'assegnazione delle ricompense agli espositori colla seguente graduatoria:

DIPLOMI DI GRAN PREMIO.

Ferrovie dello Stato Italiane, Roma; Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, Roma; Touring Club Italiano, Milano; RR. Stabilimenti Terme di Salsomaggiore; Navigazione Generale Italiana, Genova; Società Italiana Servizi Marittimi, Roma; Società Esercente le RR. Terme di Montecatini, Milano; Società « La Salsomaggiore », Milano.

DIPLOMI D'ONORE.

Società Grandi Alberghi di Venezia, Venezia; Federazione fra i produttori artistici dell'Ampezzano, Cortina d'Ampezzo; Ospizio Marino Veneto, Venezia; RR. Terme di Recoaro, Recoaro; Società Acque Minerali di Roncegno, Roncegno.

DIPLOMI DI MEDAGLIA D'ORO.

RR. Terme di Sermione, Sermione; Comune di St. Vincent; Società Alpina delle Giulie, Trieste; Società pel Movimento dei Forestieri nella Venezia Giulia, Trieste; Federazione Concorso Forestieri, Trento; Società per il Concorso Forestieri, Cortina d'Ampezzo; Municipio di Rapallo; Società « Pro Pallanza », Pallanza; Municipio di San Remo; Municipio di Alassio; Ditta Parlanti (Acque e Grotte); Monsummano; RR. Terme di S. Cesarea (Lecce).

DIPLOMI DI MEDAGLIA D'ARGENTO.

Società Anonima Acque « Salus » (Salice), Milano; Stabilimento Termale, Termini Imerese; Casa di Cura di Regoledo, Regoledo.

DIPLOMI DI COLLABORATORI.

I° Ordine: Gr. Uff. Avv. Enrico Franza; Gr. Uff. Michele Oro; Cav. Dott. Attilio Gerelli; Comm. dott Ferdinando Mazzini.

II° Ordine: Gr. Uff. Dott. Francesco Giammarino; Comm. Avv. Prof. Angelo Mariotti; Comm. Dott. Italo Bonardi; Comm. Avv. Emanuele Cortis; Comm. Avv. Francesco La Farina; Comm. Giuseppe Scazza; Cav. Uff. Ing. Giocondo Maccallini; Cav. Rag. Maggiorino Gilardi; Direttore RR. Stabilimenti di Salsomaggiore; Direttore RR. Terme di Montecatini.

III° Ordine: Comm. Ing. Franz Bulgheroni; Cav. Uff. Giulio Doda; Cav. Uff. Giuseppe Davico; Cav. Osvaldo Tofani; Colombo Raimondo; Direttore RR. Terme di Ser-

mione; Direttore RR. Terme di Recoaro; Direttore RR. Terme di Santa Cesarea; Direttore Società I. S. A. T., Trento; Direttore Società S. I. T. A., Firenze; Direttore Autogarage, Perugia; Direttore Società SPA, Torino; Direttore Società Autovie d'Italia, Roma; Cav. Uff. Ing. Ippolito Valenziani; Cav. Prof. Tito Corsini, Siena; Giuseppe Corsini; Gino Massano; Luigi Broglia; Orazio Carrara.

IV° Ordine: Cav. Elia Stucchi; Carlo Guidobono; Enrico Padovan; Cav. Gaetano Perri; Cav. Alfredo Palazzoli; Cav. Costantino Pecorelli; Prof. Dino Vannucci; Mario Cantori; Giuseppe Trinchieri; Cav. Giuseppe De Ferrante; Elvira Fumagalli.

***

I risultati dell'Esposizione Turistica di Monaco possono veramente ritenersi soddisfacenti: il numero di visitatori che hanno percorso le diverse sale della Mostra, il numero stragrande, veramente imprevisto, di coloro che si sono recati a chiedere informazioni e ad acquistare biglietti al Padiglione delle FF. SS. è la prova tangibile del grande e legittimo successo ottenuto. Tanto che il Consorzio per gli Uffici di Viaggi e Turismo dell'E.N.I.T. ha immediatamente preso un'importante decisione: quella di istituire al più presto un Ufficio a Nizza, con una succursale, se sarà possibile trovarne il collocamento, a Montecarlo.

Saranno nuove maglie nella importante rete di uffici che si sta organizzando all'estero per far conoscere le infinite bellezze del nostro Paese.

Nè si deve dimenticare che l'Esposizione fu il corollario di una serie di sei Congressi, in cui balzò evidente questa urgente necessità: condurre al più presto ad una miglior organizzazione i nostri centri turistici e termali, sviluppare considerevolmente le nostre industrie alberghiere e turistiche, mettere in valore le incomparabili bellezze naturali del nostro Paese.

Fu provato in modo particolare in quelle assise che l'immensa varietà delle fonti salutari d'Italia, coi loro pregi ben riconosciuti, consente di affermare che tutte le malattie, senza eccezione, le quali si giovano delle cure idrominerali, hanno nel nostro Paese la piena possibilità di essere convenientemente trattate con acque che presentano per ciascuna forma il massimo dell'efficacia terapeutica, la indicazione più precisa e specifica: in Italia trovano le loro consimili quasi tutte le acque straniere, comprese le più celebri di Germania e d'Austria, o quelle ad esse perfettamente corrispondenti e — meglio ancora — altre molte che, pur essendo dello stesso tipo, sono dotate di proprietà infinitamente superiori, grazie agli elementi che le costituiscono.

Ma le cure non si fanno senza impianti e stabilimenti, senza alberghi; e le stazioni non fioriscono senza comunicazioni opportune, nè si formano e si consolidano senza una tenace e sapiente propaganda.

Vi è tutto un programma enorme, di una complessità grandiosa, da realizzare. Oggi, fortunatamente, non siamo più nel campo dei vaghi desideri. Si comincia a costruire e su basi solide.

« L'importante specializzazione nei lavori dell'E.N.I.T. » annunciata dal numero di luglio di questa *Rivista*, potrà sembrare agli scettici una delle solite iniziative accademiche fatte per esprimere voti e per aspettare la Divina Provvidenza. Ma chi ha avuto la fortuna di conoscere la genesi di questo nuovo organismo, sa che esso ha un contenuto sostanziale di cui presto si potranno apprezzare i frutti. Siamo sulla buona via: e se i Congressi e l'Esposizione di Monaco non hanno rivelato nulla di nuovo, certo hanno avuto il grande vantaggio di stringere i tempi. Il che è molto: talvolta anzi è tutto.

Le Fiere ed il movimento turistico.

La Fiera del Santo, questa festa tradizionale di Padova, alla quale quest'anno si univa la grande attrattiva della Fiera Campionaria, ha fatto riversare enorme quantità di pubblico nella bella città veneta, rievocando così i tempi di cui con la guerra si era perduto il ricordo.

Da dati statistici pervenuti all'Enit risulterebbe che le sole Ferrovie dello Stato avrebbero trasportato a Padova in quei 3 giorni di festa 16.300 persone.

Un numero molto maggiore di forestieri, che ha raggiunto la cifra di 67.871, si è recato alla città utilizzando le linee tramviarie suburbane. Ad essi si aggiungono molte altre migliaia di gitanti arrivati dalle località limitrofe in carrozza ed autoveicoli di ogni genere.

Il traffico più intenso si è svolto sulle linee tramviarie che hanno trasportato ben 122.508 persone, di cui il maggior numero si è avuto naturalmente sulla linea Prato della Valle-Fiera Campionaria.

UNA ISTITUZIONE DESTINATA A SOPRAVVIVERE

La Scuola di Roma per Segretari di albergo e per gli addetti ad Agenzie di viaggio e di turismo

Nei precedenti numeri abbiamo parlato dell'iniziativa dell'ENIT per la istituzione, di accordo e col valido concorso dell'O. N. C., della scuola professionale per segretari di albergo e per addetti di agenzia di viaggio e turismo presso il R. Istituto Tecnico di Roma. L'impresa non si presentava facile. Breve era il tempo e occorreva reclutare un personale insegnante diverso in gran parte da quello delle altre scuole per le specialissime conoscenze da impartire agli allievi nelle materie professionali. Occorreva trovare insegnanti che riunissero in sè le due doti essenziali, cioè di avere attitudini didattiche e di conoscere praticamente molto bene la materia. Occorreva riunire tutto un materiale didattico non indifferente: carte geografiche, guide, orari, moduli di contabilità, ecc. A molti, che si fossero trovati nella condizione di risolvere questo problema, sarebbe parso più conveniente.... di rimandare la soluzione ad altro anno o di abbandorae senz'altro l'impresa. C'è voluto molta tenacia, molto lavoro e sovrattutto molto entusiasmo per risolvere tutto questo in breve tempo. L'ENIT ha *scovato* gli insegnanti specialisti, ha fornito il materiale e l'O. N. C. ha coadiuvato per quanto riguardava i locali e per la direzione della scuola.

Gli allievi risposero nel modo più lusinghiero agli sforzi degli organizzatori. Essi che erano uomini fatti, in parte diplomati ed alcuni anche laureati, hanno riportato fin dai primi giorni l'impressione che non si trattava di uno dei soliti corsi di conferenze dopo i quali si rilascia un certificato qualsiasi a chi abbia ed a chi non abbia frequentato il corso.

È avvenuto quel che era prevedibile: non tutti gli allievi hanno resistito tanto più che la direzione della scuola nel corrispondere gli assegni ha tenuto conto dell'assiduità e del profitto degli allievi. Così sono presto avvenute le defezioni: i corsi si sono alquanto assottigliati e sono rimasti soltanto gli allievi volenterosi. Una seconda cernita è stata fatta con le interrogazioni giornaliere o a fin di mese da parte degli insegnanti.

Le materie di insegnamento sono state distinte in quattro gruppi:

1° *Materie professionali.*

Tali sono per il gruppo degli alberghieri: la tecnica alberghiera e la contabilità di albergo; per il gruppo degli addetti alle agenzie di viaggio: il corso di trasporti e comunicazioni, i trasporti marittimi, e la contabilità di agenzia. Le prove per questo gruppo di materie furono scritte ed orali.

2° *Lingue estere*: francese, inglese e tedesco.

Anche qui le prove furono scritte ed orali ed il diploma rilasciato agli allievi indica precisamente fino a qual punto essi conoscano ciascuna delle lingue suddette.

3° *Materie complementari.*

Tali sono per il gruppo alberghiero: la cultura generale, la merceologia, l'igiene e i trasporti; per il corso degli addetti di agenzia: la cultura generale, la tecnica alberghiera e il corso di cambio e banca.
gruppi o presso un albergo o presso un'agen-

4° *Materie facoltative*: la stenografia e la dattilografia.

Dopo l'esame gli allievi saranno destinati a zia e sul diploma rilasciato dalla scuola, il direttore dell'albergo od agenzia presso il quale faranno il corso pratico, dovrà indicare se il risultato sia o no stato soddisfacente.

L'esperimento fatto è più che sufficiente per dirci quale dovrà essere in futuro l'organizzazione della nuova scuola, la quale è destinata a sopravvivere e a prosperare.

Non è a lamentarsi deficienza di insegnamento, anzi se una cosa può dare appiglio a critiche, è che in breve spazio di tempo (quattro mesi) troppi insegnamenti si sono forse cumulati. Tuttavia i corsi sono proceduti abbastanza armonicamente.

Certo in avvenire si dovrà probabilmente allungare il corso teorico da quattro a sei mesi e ridurre o riunire alcuni degli insegnamenti affini: limitare le conferenze, cercando di far entrare, per quanto possibile, le nozioni che con esse sono state impartite, negli insegnamenti cosiddetti ufficiali. A ciò gioverà la pubblicazione, che sarà ultimata

entro queste vacanze, delle lezioni e delle conferenze impartite nel primo corso.

Sarà così costituito un testo da valere non solo per la scuola di Roma, ma anche per le altre che si dovessero in seguito istituire. Il libro servirà di testo per gli allievi e di traccia per gli insegnanti.

Negli anni prossimi i corsi riusciranno indubbiamente più facili e più armonici.

Occorre sviluppare questi corsi: bisogna tenere presente quanto utile, quanto più importante di quel che non appaia, possa essere il còmpito affidato ai futuri impiegati delle agenzie e degli alberghi.

Il decreto-legge con il quale è stato istituito l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche stabilisce all'art. 4 che saranno istituite scuole o corsi speciali per personale di albergo, ove è notevole il concorso di forestieri o concorrano opportune circostanze. I corsi speciali potranno essere annessi alle R. Scuole di commercio e anche, previo parere del Consiglio dell'istruzione commerciale, presso scuole di commercio libere.

Stabilisce inoltre lo statuto dell'Ente fra i suoi scopi principali quello di promuovere la istituzione di scuole e la costituzione e il progresso di organizzazioni professionali nell'interesse del turismo.

Ecco tutto un programma da svolgere in unità d'intenti con gli altri enti interessati! Non molte scuole, ma poche e buone, donde possa uscire tutta una schiera di giovani preparati, consci di quel che è e deve essere il loro compito, il quale non è soltanto mercantile come può apparire, ma è di una portata ideale e morale altissima. È inutile pretendere di nazionalizzare gli alberghi e le altre organizzazioni che interessano i viaggiatori, bisogna preparare invece, con intendimenti di servire al benessere della nazione, buoni albergatori italiani e buoni addetti di agenzie.

***

È doveroso fare cenno di coloro che hanno dato il loro contributo di maggiore attività alla scuola ed ai quali spetta una parte importantissima del merito della riuscita della scuola, cioè gli insegnanti.

Una noiosa malattia ha malauguratamente impedito al direttore prof. Guastalla di assistere ai corsi, come egli avrebbe desiderato; non gli ha impedito però di seguirne l'andamento con cura ed interesse, in ciò coadiuvato dal solerte prof. Bortolotti.

Il corso di tecnica alberghiera ha avuto per insegnante il cav. Vorano, direttore dell'Hôtel Continental. Scelta veramente fortunata codesta, non essendo facile riunire insieme tanta competenza e facilità didattica. Il cav. Vorano è stato coadiuvato ed assistito dall'insegnante di contabilità alberghiera cav. Castelli proprietario dell'Hôtel Windsor. I due insegnanti sono andati di pari passo, completandosi a vicenda ed i loro insegnamenti hanno avuto soprattutto carattere pratico.

Gli insegnanti di merceologia e di igiene, dott. Breazzano, chimico presso l'Ufficio Sperimentale delle FF. SS. e dott. Recchi, ispettore principale sanitario presso l'Ufficio di igiene delle predette Ferrovie hanno perfettamente compreso il loro còmpito, adattando il loro insegnamento a quello della tecnica alberghiera: poche nozioni teoriche, molte pratiche.

Gli allievi della scuola entreranno negli alberghi con conoscenze nuove e più complete di quel che avesse il vecchio personale e potranno, grazie a queste conoscenze, meglio accontentare i vari clienti.

Il dott. Recchi ha insegnato con vero entusiasmo ed ha alternato le sue lezioni con visite agli alberghi, fra l'altro all'Albergo del Viaggiatore a Roma, ed alle stazioni, facendo visitare ai nuovi allievi fra l'altro le carrozze per il trasporto di ammalati.

Il corso di trasporti, impartito dall'avv. Landra, ispettore principale addetto al Ramo Traffico presso la Direzione Generale delle FF. SS., ha fatto sudare non poco i futuri addetti alle agenzie di viaggio e di turismo. Senza esagerazione può dirsi che sia stato il corso più grave di tutta la scuola. Gli allievi hanno appreso le cognizioni indispensabili sugli orari, sui vari tipi di materiale, sui biglietti, sulle tariffe italiane ed estere, sui servizi cumulativi e sui servizi internazionali. La rete delle ferrovie italiane, degli altri stati europei ed extra-europei sono state studiate con particolare cura. Esercitazioni sulle tariffe, sugli orari, sulle cartine geografiche sono state compiute. L'insegnamento è stato completato da quello di contabilità di agenzia, impartita questa dal Direttore della locale agenzia Chiari e Sommariva, cav. Bozzoli e di cambio e banca del prof. Laloni, ispettore presso il Servizio Ragioneria delle Ferrovie dello Stato.

Non lieve è stato il compito degli insegnanti di materie letterarie, data la diversità di cultura degli allievi, essendo alcuni muniti di titolo di scuola media superiore, ed anche di titolo universitario, ed altri di semplice diploma di scuola media di grado inferiore. Tuttavia il valoroso dott. Micacchi ha saputo superare queste difficoltà ed ha saputo anche adattare opportunamente il suo insegnamento agli scopi speciali cui era destinato: l'insegnamento letterario, storico e geografico è stato rivolto specialmente ad illustrare le varie regioni e i principali monumenti del nostro Paese.

L'insegnamento del comm. Micacchi è stato completato da quello del professore di storia dell'arte dott. Zottoli.

Anche per i professori di lingue non lieve è stato il còmpito. I professori Ayassot, Bartoli e Caprino si sono trovati di fronte ad allievi che, in quanto a conoscenza delle lingue estere, si presentavano nelle condizioni più disparate: alcuni inizialmente avevano già padronanza perfetta della lingua, altri ne conoscevano appena gli elementi.

Per la stenografia e la dattilografia, insegnamento utilissimo per gli impiegati d'albergo e di agenzie, ha prestato la sua attiva opera il prof. Concetti.

A questi insegnamenti ufficiali s'aggiunse, come completamento, una serie di conferenze, impartite da persone di particolare competenza e la sui scelta non fu certo facile.

Ecco i nomi dei conferenzieri: prof. Dagna, Ispettore Commerciale della Navigazione Generale Italiana, per i trasporti marittimi, l'organizzazione dei servizi di bordo ed agenzie di navigazione; capitano Porro, Ufficiale osservatore dall'aeroplano, per il turismo aereo; comm. prof. Guido Ruata, Direttore RR. Stabilimenti Termali di Salsomaggiore, per le conoscenze sulle stazioni termali e climatiche; cav. prof. Eredia, dell'Ufficio Centrale di Metereologia al Ministero d'Agricoltura, per la climatologia dei principali centri turistici italiani; capitano degli alpini cav. Baudino, per il turismo alpino, valichi alpini, alpinismo, ecc.; dott. L. Rusca, Segretario del Touring Club Italiano, per il turismo, le organizzazioni turistiche nazionali ed estere, la cartografia, ecc.

Non crediamo fare indiscrezioni preannunziando fin d'ora che per il prossimo anno scolastico l'ENIT sta organizzando nuove istituzioni, che torneranno utili ai giovani e al nostro Paese. L'insegnamento professionale sarà sviluppato sotto varie forme, sia con scuole autonome, sia con scuole aggregate agli istituti governativi e pareggiati.

* * *

Le incongruenze governative.

Un socio turista ci scrive: « Amante delle antichità ho approfittato di una corsa a Roma per dare una capatina a Corneto Tarquinia onde vedervi il nuovo collocamento del museo etrusco nel palazzo Vitelleschi, splendidamente restaurato e ad Ostia, ove gli scavi spinti con alacrità dànno sempre più fisionomia caratteristica alla immensa estensione della città riesumata.

Mi sono toccate due sorprese.

A Corneto, nel cortile dell'antico palazzo, un elegante signore in calzoni bianchi, giacchetta turchina e paglietta, leggeva il giornale a cavalcioni di una sedia fumando la sigaretta. Avvicinatomi con rispetto per informazioni, rimasi di stucco apprendendo che era il custode del museo. Il museo però non c'è, o per meglio dire è in casse... da circa tre anni, portato via dalla sua precedente pur decorosa sede per metterlo nel palazzo Vitelleschi.

— Ma il palazzo non è pronto?

— Sì, ma ora mancano le custodie.

— E queste non si fanno?

— Sì, ma siccome non ci sono denari, si aspetta. Speriamo di averne una parte a ottobre. Sono dispiaceri! (infatti intanto non ci sono mancie). Anche il Direttore...

— Come, c'è un Direttore senza il Museo?

— Eh che vuole? Il Direttore c'è. Se non può far nulla non è colpa sua! Vuole che metta gli oggetti per terra?

— Giustissimo.

— Se crede le chiamo il custode delle tombe e può visitar queste.

— Ah c'è un custode speciale per le tombe?

— Certamente. Io sono per il museo.

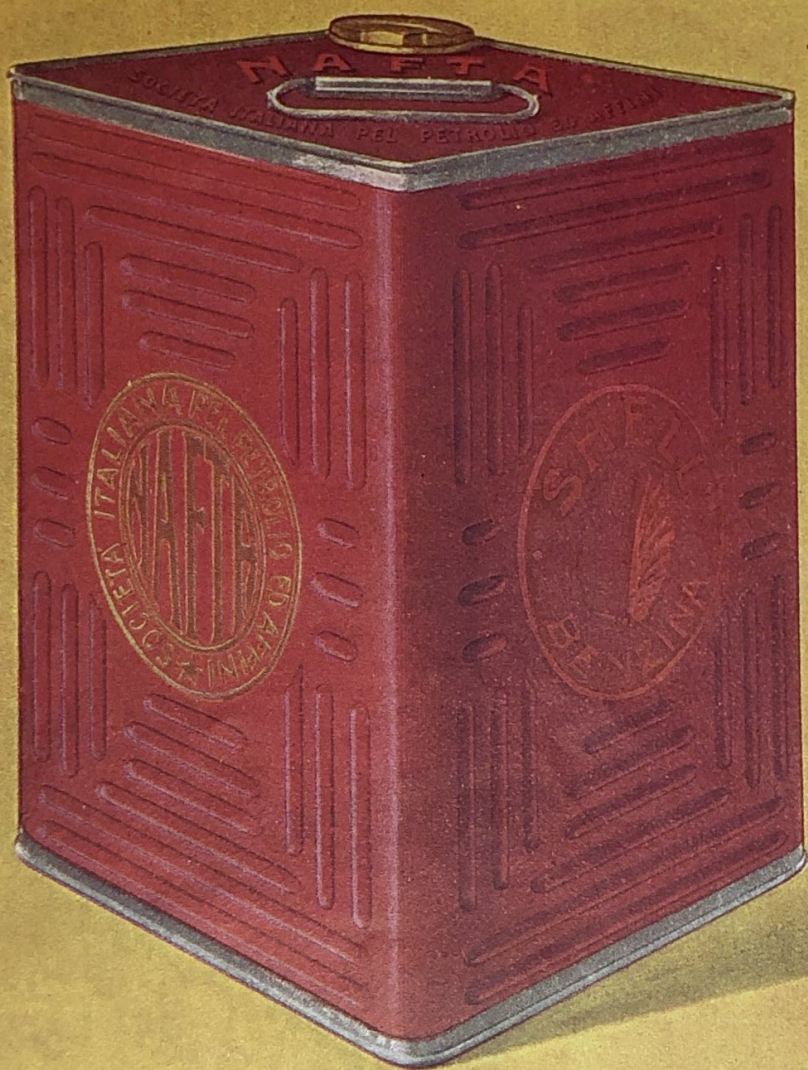
— Giustissimo. E me ne andai.

Ad Ostia mi recai di domenica. Nella vasta rovina sparsi da ogni parte si vedevano sterratori intenti a caricare carriole di ferroviette portatili. Sorpreso del lavoro domenicale (al giorno d'oggi!) interrogai uno dei lavoratori sul perchè della cosa.

— Non c'è urgenza, signore, vede bene che tiriamo su soltanto della terra e senza sorveglianti perchè non c'è nulla. Ma così cogli straordinari si guadagna un po' più...

— Giustissimo. E me ne andai pensando all'equilibrio di un lavoro fatto tanto per farlo e a un classico museo imballato da tre anni, con direttore e custodi, perchè non ci sono i danari da pagare le vetrine ».

BENZINA

SHELL

SI VENDE OVUNQUE

NAFTA. Soc. ITALIANA PEL PETROLIO ED AFFINI

GENOVA

CONTI CHE SEMBRANO CARI E ABITUDINI CHE NON PAIONO GIUSTE

Il nuovo arricchito posto innanzi a un conto d'albergo degno di lui, carico di cifre obese, lo considera compiaciuto come vi si specchiasse e vi trovasse la sua immagine: tanto più le cifre sono alte, altrettanto gli sembra accresciuta e riconosciuta la sua onnipotenza economica e altrettanto gli sembrano sopraffine le cose pagate supercaramente. Ma intorno a questa solitaria, massiccia figura di idropico della ricchezza, strilla tutto un mondo intelligente.

Questa nostra rubrica è un po' l'imbuto acustico che accoglie gli strepiti dei clienti salassati dagli albergatori. Solo divulgando «i nomi e i cognomi delle vittime e degli autori» — come gridano gli strilloni — è possibile distinguere i probi dagl'insani, è possibile servire la causa degli alberghi, causa che ha una portata nazionale e internazionale. Non v'è cittadino, anche pitocco, che almeno una volta all'anno non faccia il suo bravo viaggio. E siccome una gita è bella purchè non finisca tra parenti, di qui la preferenza agli alberghi anche nelle città ove pullulano zii e cugini.

Tutta una letteratura di lamentele, di denuncie si è adunata al *Touring,* il quale di fronte ai fenomeni più... pittoreschi provvede rivolgendosi agli autori degl' inconvenienti i quali ora si battono il petto con pugni di pentimento, ora negano, e talvolta si ravvedono. Ma perchè la nostra propaganda consegua efficienza diamo i casi più utili a insegnare l'arte di non peccare.

«All'*Albergo Genova* di Milano — racconta un salassato — portai mio figlio con sua moglie. Avevo telefonato, prima in altri alberghi: niente. Al *Genova* era disponibile una camera matrimoniale, non certo di lusso, al prezzo non modico di L. 16,50, oltre L. 2 di sopraprezzo per coloro che non consumano i pasti e lire 2,50 per il servizio. Ritornato, poi, coi bagagli, ecco che il cartello della camera segna non più L. 16,50, ma L. 20 più L. 2 per sopraprezzo, più L. 2,50 per servizio. Di fronte al dilemma: o pagare, o lasciare i miei ospiti in istrada, pagai». Morale: siccome il fatterello non ha carattere di rarità — all'*Hôtel Flora* di Roma una stanza segnata alla mattina con cartello a L. 25, alla sera... ne valeva già 35 — i clienti, appena entrati nella camera loro attribuita, prendano nota del prezzo indicato per evitare che la calata del sole abbia per contrasto l'aumento del prezzo. Un'altra morale i lettori sono pregati di ricavare dal seguente episodio descrittoci da un socio: «Il 25 di aprile io, mia moglie e mio figlio abbiamo fatto al Ristorante Birraria *Puntigam,* sul Piazzale Venezia, a Milano, una modestissima colazione per la quale abbiamo dovuto pagare il qui unito conto:

Bollo e tassa di lusso . .	L.	2,10
Coperto	»	2,40
Un quarto di vino . . .	»	3,75
Piatto del giorno . . .	»	19,50
Formaggio per due. . .	»	4,—
Una mela	»	2,—
Totale	L.	33,75
Servizio .	»	4,05
Totale	L.	37,80

Il conto che il nostro consocio ci ha rimesso reca due mezze marche per il bollo sul lusso e gli scambi per l'ammontare complessivo di L. 2,30, oltre alla tassa di bollo comune di cent. 10. Si noti dunque che, bontà sua, il cameriere, anzichè far pagare L. 2,40 a rimborso dei bolli di cui va fregiato il conto, ha esposto tale spesa in sole L. 2,10. In realtà

a tenore dell'art. 6 del R. Decreto 26 febbraio 1920, trattandosi di un ristorante di prima categoria, la tassa è di L. 0,60 per persona e per i conti da L. 10 a L. 20: pertanto al conto doveva essere apposta una tassa di L. 1,80.

La ragione per la quale il cameriere ha bonificato i 30 centesimi che non gli spettavano, ma erano segnati dalle marche, è assai semplice. Da un esame attento delle marche risulta: 1° che queste non sono regolari, poichè invece di due marche doppie (l'una da due lire, l'altra da 30 centesimi) si tratta di due marche semplici per quell'importo; 2° che queste furono già applicate su di un altro conto, il quale, abbandonato sul tavolo dal cliente, ritornò nelle mani del cameriere che pensò di servirsi una seconda volta di quelle ormai preziose marche. Pare anzi, da inchieste da noi fatte, che tale sistema sia largamente sfruttato dai lavoratori della mensa, i quali, non contenti della pingue percentuale loro spettante cercano di arrotondarla con astuzie del genere, in barba all'articolo predetto del R. Decreto che chiaramente prescrive: « che le marche *doppie* per il pagamento della tassa debbono essere annullate con la scritturazione od impressione di identica data su ciascuna sezione della marca ».

Ma non basta. Come appare dal conto, il cameriere del Ristorante *Puntigam* ha esatto la propria percentuale del 12 % anche sulla somma dovuta per la tassa di lusso; sicchè i camerieri, che intascano centinaia di lire al giorno e *non pagano tasse,* fanno gravare la propria percentuale anche sulla tassa che il più o meno borghese avventore è costretto a pagare! Inutile qualsiasi commento in proposito: meglio raccomandare ai nostri Soci di non lasciare mai ritornare nelle mani del cameriere i conti da esso pagati; di controllare che esista nell'esercizio la tabella prescritta dal decreto indicante l'ammontare della tassa di lusso per la categoria alla quale il locale appartiene; ed infine che la tassa stessa sia onestamente applicata e che essa gravi unicamente sull'ammontare netto della spesa incontrata per le vivande consumate.

***

Perchè più chiaramente risulti quali effetti possano avere sulla propaganda all'estero le esosità alberghiere ed ogni altra disposizione che ostacoli il libero svolgersi dell'attività turistica, riportiamo integralmente una lettera inviataci dalla Presidenza del Touring Club di Francia e che ci pare assai significativa.

TOURING CLUB DE FRANCE

Monsieur le Président
du Touring Club Italien - Milan

Monsieur le Président,

Plusieurs de nos sociétaires, retour d'Italie se plaignent vivement de la façon dont ils ont été traités dans un grand nombre d'hôtels. L'un d'eux notamment nous signale qu'aux Iles Borromées, l'hôtelier de Stresa après un accord, par lettre, sur un prix de pension L. 80 par personne et par jour, pour 5 jours au moins et pour 3 repas avec chambre sur le lac et éclairage s'est vu réclamer L. 60 pour le chauffage centrale, L. 32 pour transport par autobus de la gare à l'hôtel et vice versa, L. 85 pour taxe de luxe, L. 20 pour taxe de séjour sans parler des taxes « pro mutilés » et « de tourisme », plus 15 % pour le service.

Ailleurs à Milan, le prix de la chambre est de L. 27, avec obligation de prendre le petit déjeuner du matin et un repas au moins a l'hôtel: coût L. 13 pour le petit déjeuner pour 2 personnes et L. 50 le repas affreux sur toute la ligne, plus un supplément de L. 3 pour un pichet d'eau chaude pour la toilette et ainsi de suite.

Après l'hôtel c'est le chemin de fer qui entre Domodossola et Stresa, fait payer une taxe de L. 12, 10 pour voyage dominical, taxe qui si nous sommes bien renseignés, ne serait dûe que par les voyageurs qui s'embarquent en Italie dans la journée du Dimanche et non à ceux qui se sont embarqués le Samedi soir en France pour arriver le Dimanche à Stresa.

Enfin, comme dernière taxation, L. 3,30 de supplément de bagages pour une valise porte-habits que les deux voyageurs avaient prise avec eux dans leur compartiment en sus du sac de voyage de chacun d'eux.

Je me borne à vous signaler les faits portés à notre connaissance en vous laissant le soin d'apprécier s'ils ne sont pas de nature à nuire au développement du tourisme en Italie, et s'il vous paraît possible de faire quelque chose pour y apporter quelque remède.

Croyez bien dans tous les cas, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et les plus distingués.

F.to *LE PRESIDENT*
du Touring Club de France.

In seguito a nostra richiesta il confratello T. C. di Francia ci ha spedito le copie dei conti che più hanno sollevato... stupore. Diamo il più significativo:

LE GRAND HOTEL et des ILES BORROMEES
STRESA - ROMEO OMARINI.

Monsieur G. R. — N. 354

Mois d'avril 3-7-8.

	Lire	C	Lire	C.
Report . . .			900	—
Omnibus et Bagage . . .	16	—	16	—
Arrangement 5×160 . . .	800	—		
Chauffage	60	—		
Bière 4×6	24	—		
Report . . .	900	—	916	—

Total .	L.	916	—
Taxe de luxe	»	85	60
Service	»	128	40
Taxe pro-mutilés . . .	»	4	30
» de tourisme . . .	»	3	60
» de séjour	»	20	—
Total .	»	1157	90

Dal Lago Maggiore al Castello estense. All'Hôtel Pellegrino e Gaiana di Ferrara due uova che nel giorno storico in cui furono consumate — 30 maggio 1921 — costavano sul mercato L. 0,40 l'una, sono state pagate L. 3. Il cliente non le ha digerite e ci ha mandato il conto, non perchè lo pagassimo noi ma per documentare il fatto. Non v'è nulla di più vario dell'epistolario pubblico. Una letterina merita d'essere data integralmente. Questa:

« Nello scorrere il giornale mi ha colpito « un avvisetto sul quale mi permetto richia- « mare l'attenzione di codesta on. Direzione.

« Ecco l'avviso:

Bagni Riccione. Hôtel Savioli. Pensione signorile; 15 giugno 15 luglio L. **25**; 15 luglio 31 agosto L. **40**.

« Io non credo che l'Hôtel Savioli, da oggi « al 15 luglio, venda per 25 quello che gli « costa 30; sono invece persuaso che sul prez- « zo della pensione realizzerà già un ragione- « vole — se pur limitato — margine di utile.

« È dunque logico e giusto che quello che « si paga 25 al 15 luglio debba costare il 60 % « in più il giorno successivo, il mese succes- « sivo, per la sola ragione che in quell'epoca « è assai superiore il concorso del pubblico?

« Anche ammettendo che per buona parte « dei bagnanti la stagione dei bagni rappre- « senta — anzichè una cura od un meritato « riposo — un semplice divertimento, si deve « riconoscere al proprietario dell'Hôtel Savio- « li il diritto di sfruttare questo divertimento « in un modo tanto... assoluto che gli per- « metta di esporre nel medesimo annuncio « due prezzi di pensione esageratamente di- « versi come la cosa più naturale del mondo? »

E poichè siamo in tema di cattive abitudini passiamone in rivista alcune:

Molti alberghi praticano prezzi di prim'ordine; realizzarono durante la guerra e realizzano tutt'ora guadagni superiori ai loro meriti, ma custodiscono con venerazione quegli antichi cimelî che sono scale semibuie, camere accomodate alla peggio, brocca e catino, armadio che non si chiude o... non si apre, termosifone che agghiaccia, gabinetto n. 100 reperibile solo con esperta guida, camerieri che da quando hanno garantita la mancia non garantiscono la loro presenza. Prezzi da principi e trattamento da mendicanti.

Le camere sono quasi tutte a due letti, mentre gli scapoli e le nubili in Italia son tanti che quasi occorrerebbe una legge sul matrimonio obbligatorio. Ma gli albergatori pur riconoscendo che la maggioranza dei clienti chiede camere con letto solo, persistono a tener preparate camere a due letti per coloro i quali arrivano con gli ultimi treni. Costoro versano un tributo oltre che per il loro letto, anche per quello vicino e deserto.

Il novanta per cento preferisce dormire in solitudine anzichè in compagnia di sconosciuti. Di qui le seguenti immancabili battute:

— Se vuole — dice l'albergatore — c'è un letto in una camera occupata da un altro signore.

— Piuttosto, io dormo nel bagno.

— Se proprio ci tiene, io le posso, in via eccezionale, far preparare il bagno.

Così il cliente paga come favore quello che è vantaggio dell'albergatore il quale nel bagno fa, di giorno, lavare i clienti, e di notte ve ne fa dormire uno.

Però in compenso, la mancia si paga due volte: sul conto e in confidenza. Se il commiato del cliente avviene senza il fatidico gesto delle cinque, dieci lire in mano al cameriere, costui espone quel muso prolisso che perseguiterà, poi, in forma di ricordo e di malaugurio il superstizioso viaggiatore. Guai poi, capitare in una città in festa. La festa viene fatta subito agli ospiti. A Siracusa in occasione delle *Coefore* si leggeva negli alberghi: « Durante il periodo di rappresentazione delle *Coefore*, i prezzi delle camere ven-

gono raddoppiati ». Pare che un forestiere abbia esclamato: — Che c'entro io con l'arte greca! Io sono venuto qui per un affare di fagiuoli.

Urge, gridano taluni ottimisti, la revisione della classifica degli alberghi. A Napoli sono classificati nella seconda categoria alberghi che altrove starebbero nell'infima. L'infelice forestiero che non può pagarsi la camera di lusso sceglie, naturalmente, l'albergo di II classe, ritenendo di potervi soggiornare con decoro. E invece... E qui l'infelice descrive la sua delusione stralunando gli occhi, facendo le boccacce, agitando le mani. La commissione pel soggiorno dei forestieri in Napoli è pregata di agire efficacemente perchè tale soggiorno non si risolva in un nero ricordo. Va bene: vedi Napoli e poi muori — ma è un proverbio che non deve essere preso alla lettera.

Quando le cose van male all'interno si cercano conforti, rimedi all'estero. E una rivista francese ci narra che, nel Principato di Monaco, si sono riuniti gli albergatori dei maggiori paesi del mondo per discutere sul ribasso dei prezzi, sul più moderno assetto da imprimere agli alberghi, sulla cucina, ecc. È risultato che il caro-prezzi impera per il mondo. In una pensione della Mosa nel maggio scorso un tale pagò 33 franchi al giorno, senza vino. Si è riconosciuto che i prezzi sono esagerati. Ora vedremo se il verdetto di Monaco avrà effetto sui conti.

Altrimenti val la pena di ricorrere ad altri svaghi turistici: una automobile — beato chi può averla — una gentile compagna di viaggio, — beato chi può averla pure — sosta alle svolte panoramiche delle salite, velocità moderate nei tratti abitati, se no il vigile sostituisce, per darvi dispiaceri, gli albergatori. E in quanto agli alberghi, fermate brevissime. L'automobilismo che ha tante benemerenze, affermerebbe, in questo caso, pure quella di imporre il «basta» al cari-prezzi d'hôtel, *cattiva abitudine* che nuoce all'industria degli albergatori, al buon nome dell'ospitalità italiana e all'economia nazionale.

Fra le *cattive abitudini* che dovrebbero essere sradicate dall'animo dei nostri connazionali ve ne sono due — di diversa portata e gravità, ma ambedue denotanti una mancanza di disciplina e di educazione — che riescono particolarmente moleste ai turisti tutti ed ai viaggiatori in genere.

L'abitudine di non rispettare il *divieto di fumare* va sempre più dilagando; non ci si salva più. I timidi cartelli col «si prega» sono stati ovunque sostituiti dal categorico «vietato». Ma anche la mala educazione è cresciuta a dismisura e qualsiasi barriera è ormai impotente a trattenere nei treni, sui tram, nei locali pubblici, ecc., i fumatori dall'infischiarsene dei divieto.

A che provvedimento si dovrà ricorrere per proteggere i diritti di coloro che non tollerano il fumo? Un ammonimento viene ai fumatori, che calpestano i divieti, dalla deliberazione recentemente presa dal Comune di Milano. Sui trams della città è assolutamente vietato, vuoi sulle piattaforme, vuoi nell'interno delle vetture, il fumare. A questo proibizionismo assoluto si dovette addivenire per impedire che il divieto di fumare nell'interno della vettura si tramutasse in una burla ed anche per ottenere un più rigoroso rispetto d'un altro divieto ancora più igienico ed a violare il quale i fumatori più degli altri sono tratti.

Ma v'è, come dicevamo, un inconveniente assai più grave, il quale non solo rende molesto ed a volte pericoloso il viaggiare sulle strade del Regno, ma contribuisce non poco a deprimere il prestigio della nostra Nazione di fronte agli stranieri.

In molte regioni d'Italia si dà il caso — e la triste abitudine dura ormai da qualche anno — che al passare di un'automobile attraverso i centri abitati i monelli di tutte le età si divertano a lanciar sassi contro la vettura e vituperi contro i viaggiatori. Frutto certamente di una propaganda insensata contro gli automezzi, che ravvisa in essi delle espressioni di lusso, mentre — come su questa *Rivista* fu più volte ampiamente dimostrato — l'automobile è nella maggioranza dei casi e lo sarà ancor più nell'avvenire (se ne aiuteremo l'incremento) uno *strumento di lavoro,* capace di fornire all'economia ed al progresso della Nazione un ausilio notevolissimo ed essenziale.

Per sradicare questa mala abitudine noi facciamo appello all'opera di propaganda, di persuasione, di repressione di tutti i nostri Soci: agiscano essi direttamente ed invitino i sindaci, i parroci, le notabilità d'ogni partito di tutti i paesi a far opera suasiva perchè cessi un mal vezzo che è fonte di danno manifesto per la Nazione tutta.

LINEE DI NAVIGAZIONE E ORARI AEREI

In Francia dal 1° Maggio 1921 è in vendita a 50 centesimi in tutte le edicole di giornalài e presso le agenzie di navigazione, ferroviarie e aeree, « L'Indicatore Aereo » che esce regolarmente il 1° di ogni mese come i vecchi confratelli: gli « Indicatori ferroviari ».

Il nuovo indicatore viene diffuso ampiamente nelle Banche, negli Hôtels, negli Uffici industriali e commerciali.

È interessante osservare questi primi opuscoli tascabili che contengono tutti i dati relativi agli orari di movimento delle varie compagnie di navigazione aerea, alle tariffe pei passeggeri, pei bagagli, per i servizi postali.

Fra qualche anno l'indicatore aereo sarà di uso comune e non ci soffermeremo a leggerlo con tanto particolare interesse, ma lo consulteremo colla stessa disinvoltura con la quale prendiamo visione oggi degli orari ferroviari.

Sinora sono in regolare esercizio in Francia due linee nazionali e 5 internazionali.

Per ciascuna linea sono indicate: le ore di partenza e di arrivo alle stazioni capolinea o a quelle intermedie;

le località ove si effettua l'acquisto del biglietto e la prenotazione dei posti;

i tipi di aeroplani impiegati e la capacità di trasporto in numero di passeggeri e Kg. di bagagli;

le tariffe per i passeggeri e per i bagagli;

le norme per l'assicurazione dei bagagli.

Su tutte le linee nel prezzo del biglietto è compreso il diritto di trasporto di 15 Kg. di bagaglio personale.

Nel prezzo del biglietto è pure compreso il trasporto in automobile fra gli aerodromi e le città deponendo i passeggeri ciascuno al proprio indirizzo. Analogamente i bagagli vengono distribuiti in giornata a domicilio.

Di massima gli orari delle linee aeree sono in coincidenza coi treni celeri internazionali.

Diamo un'idea dei costi attuali dei viaggi aerei sulla linea nazionale da Bordeaux a Tolosa franchi 88 per ogni persona, franchi 3,30 per ogni Kg. di bagaglio. Durata del viaggio 1 ora e 30'. Km. 115.

Da Nimes a Nice franchi 240 per persona, franchi 4,50 per ogni Kg. di bagaglio. Durata del viaggio 2 ore e 50'.

Esaminiamo ora una delle linee internazionali:

PARIGI - STRASBURGO - PRAGA - VARSAVIA.

Km.	ANDATA (nella stessa giornata)		Martedì Giovedì Sabato	Lunedì Mercoledì Venerdì
0	Parigi	part.	8,15	6,—
270	Strasburgo	arr.	10,45	8,30
		part.	—	9,30
780	Praga	arr.	—	13,—
		part.	—	14,—
1300	Varsavia	arr.	—	18,30

Km.	RITORNO (nella stessa giornata)		Lunedì Mercoledì Venerdì	Martedì Giovedì Sabato
	Varsavia	part.	—	8,—
	Praga	arr.	—	10,30
		part.	—	11,30
	Strasburgo	arr.	—	15,—
		part.	15,—	16,—
	Parigi	arr.	17,30	18,30

Le Aero-stazioni di transito di Strasburgo e Praga hanno servizio di bar e restaurant.

TARIFFE.

PASSEGGERI.

Parigi - Strasburgo e viceversa	fr.	150
Parigi - Praga „	„	500
Parigi - Varsavia „	„	800
Strasburgo - Praga „	„	350
Strasburgo - Varsavia „	„	650
Praga - Varsavia „	„	300

BAGAGLI. 15 Kg. in franchigia; per i supplementi:

Da Parigi a Strasburgo e viceversa	ogni Kg.	fr.	2.—
„ Parigi a Praga „	„	„ „	5.—
„ Parigi a Varsavia „	„	„ „	7.—
„ Strasburgo a Praga „	„	„ „	3.50
„ Strasburgo a Varsavia „	„	„ „	6.—
„ Praga a Varsavia „	„	„ „	3.50

MERCI.

Parigi - Strasburgo e viceversa	ogni Kg.	fr.	2,50
Parigi - Praga „	„	„ „	7.—
Parigi - Varsavia „	„	„ „	9.—
Strasburgo - Praga „	„	„ „	4,50
Strasburgo - Varsavia „	„	„ „	7,50
Praga - Varsavia „	„	„ „	4,50

Minimo 1 kg. — Peso massimo d'ogni collo 80 Kg.

È concessa una riduzione del 25 % allo speditore (o al destinatario in caso di porto assegnato) di uno o più colli il cui peso totale

superi i 20 Kg. e siano avviati ad una stessa aero-stazione.

Seguono alcune norme dettagliate riguardanti le dimensioni e il volume massimo consentito per le merci aeree, per la loro accettazione, l'assicurazione e la consegna a domicilio.

Indi le norme sul servizio postale colle indicazioni delle località di impostazione e della sopratassa, quest'ultima ad es. fra le due stazioni capolinea di Parigi e Varsavia è di Fr. 1,75 fino a 20 Kg., e Fr. 2,25 da 20 a 100 Kg.

Esaminiamo un'altra linea internazionale:

LINEA PARIGI - BRUXELLES - AMSTERDAM.

Km.	Quotidiano ad eccezione della domenica				Quotidiano ad eccezione della domenica
0	12,30	*part.*	Parigi . .	*arr.*	↑ 13,45
285	14,30 15,—	*arr.* *part.*	Bruxelles .	*part.* *arr.*	11,45 11,15
405	16,— 16,15	*arr.* *part.*	Rotterdam .	*part.* *arr.*	10,15 10,—
465	16,45	*arr.*	Amsterdam	*part.*	9,30

COINCIDENZE.

ad Amsterdam colle linee aeree:

Amsterdam - Brema - Amburgo
Amsterdam - Brema - Berlino
Amsterdam - Londra

a Bruxelles colla linea aerea:

Bruxelles - Londra

TARIFFE.

PASSEGGERI.		ANDATA	ANDATA E RITORNO
Parigi - Bruxelles	Franchi	175	300
Bruxelles - Amsterdam	"	125	200
Parigi - Amsterdam	"	300	300
Amsterdam - Bruxelles	Fiorini	35	60

BAGAGLI.

15 Kg. in franchigia - Supplementi:

Parigi - Bruxelles e viceversa . . . . 3 Fr. ogni Kg.
Bruxelles - Amsterdam e viceversa . . 2 " " "
Parigi - Amsterdam e viceversa . . . 5 " " "

MERCI.

Parigi - Bruxelles e viceversa:

ogni Kg.: Fr. 4 da 1 a 50 Kg. - Fr. 3 oltre i 50 Kg. minimo Fr. 4 per collo.

Bruxelles - Amsterdam e viceversa:

ogni Kg.: Fr. 2,50 da 1 a 50 Kg. - Fr. 2 oltre i 50 Kg. - minimo Fr. 2,50 per collo.

Parigi - Amsterdam e viceversa:

ogni Kg.: Fr. 6,50 da 1 a 50 Kg. - Fr. 6 oltre i 50 Kg. - minimo Fr. 6,50 per collo.

SERVIZIO POSTALE.

Condizioni per l'accettazione. — Le stesse che per il servizio postale ordinario.

Sopratassa. — Fr. 0,75 per 20 grammi o frazione di 20 grammi sino a 100 gr. Oltre i 100 gr. Fr. 0,50 per ogni 20 gr. o frazione di 20 gr. in aumento.

Distribuzione. — Come le corrispondenze ordinarie, ad eccezione degli Espressi che vengono distribuiti da speciali incaricati.

***

Tralasciando ora di esaminare gli orari delle altre linee nazionali e internazionali di navigazione aerea francese e quelli di recentissima pubblicazione presso altre nazioni, riteniamo opportuno esporre alcune considerazioni sui trasporti aerei in generale e sulla situazione particolare dell'Italia in relazione al traffico europeo.

L'aviazione dopo la guerra è entrata in un periodo sperimentale per le nuove sue applicazioni ai servizi civili. Perchè l'aviazione divenisse veramente pratica e commerciale occorreva organizzare le rotte, preparare gli scali, migliorare tecnicamente e costruttivamente gli aeroplani per aumentarne la sicurezza e con essa la fiducia del pubblico, raggiungere una sensibile diminuzione dei costi.

Per gli esperimenti fatti fu facile e pronto il rendersi conto come l'aeronave su tragitti brevi e percorsi quasi rettilinei non rappresenti un vantaggio apprezzabile in rapporto alla ferrovia e siccome è più costosa non può sostenerne il confronto, considerando solo gli elementi velocità e prezzo.

Salve rarissime eccezioni servizi regolari aerei fra le città di una data nazione non rispondono ad un bisogno, almeno attualmente, nè per il trasporto passeggeri nè per quello delle merci, e della posta.

Ecco perchè presso tutti gli Stati Europei si impiantano essenzialmente linee aeree internazionali: sulle quali il rendimento è ben maggiore in grazia al traffico più intenso e ai tragitti lunghissimi, i quali ultimi in tali condizioni dànno modo alla navigazione aerea di esplicare in pieno la sua caratteristica che è la rapidità dovuta a due fattori: la velocità propria e il tracciato rettilineo dei vari tratti della sua traiettoria.

Se si esamina con attenzione tutto il lavoro di preparazione dei diversi Stati Europei che ha portato a convenzioni e ad accordi internazionali, se si esamina tutto il lavoro di organizzazione di rotte e aeroporti fatto dai Governi e le linee aeree attualmente in

gestione, appare evidente la verità di quanto si è sopra esposto, e dolorosamente si rimane colpiti da un'altra verità: l'assenza, il silenzio e l'inattività dell'Italia.

Gli organi competenti hanno da tempo ultimato il lavoro di preparazione: schemi di convenzioni internazionali, bozze di Decreti di Navigazione aerea, impianto e organizzazione delle principali rotte aeree; ma tutto è fermo, nulla si può attuare sino a che il Parlamento non avrà discusso e approvato.

LINEE NAZIONALI E INTERNAZIONALI AVIATORIE DI FRANCIA.

Dato l'attuale momento politico è da prevedersi che la nuova Camera, per l'orientamento dei suoi gruppi, per le vacanze estive, per i molteplici progetti di legge in corso, non esaminerà la questione aeronautica che al principio del prossimo anno; ciò vuol dire che si inizierà la realizzazione di quanto concerne l'aviazione civile nella prossima primavera. Saremo così in ritardo di un anno e più rispetto alle altre Nazioni europee. Questo ritardo ci può essere fatale. Le linee di navigazione aerea italiana non potranno esistere che come linee di transito nel grande traffico internazionale.

È stato tante volte scritto che l'Italia è il molo naturale dell' Europa occidentale e settentrionale verso l'oriente.

Come in passato la valigia delle Indie percorreva la penisola così le grandi linee aeree che uniranno l'Inghilterra, la Francia e la Svizzera e la Germania colla Grecia, colla Turchia, coll'Asia Minore e coll'Egitto dovrebbero passare per l'Italia. Il tratto italiano del percorso dovrebbe essere gestito da Compagnie Italiane con apparecchi italiani.

Invece l'attuale stasi porta come conseguenza che le linee internazionali tendono a svilupparsi ad occidente e ad oriente dell'Italia. E ciò appare già evidente dalla carta generale delle linee aeree francesi in esercizio che abbiamo quì riprodotto.

L'aviazione civile non è scopo a sè stesso ma un mezzo; voler il suo sviluppo non vuol dire che ci preoccupiamo dell'industria aeronautica, e di quanto costituisce l'aviazione in sè, ma al disopra e in una concezione ben più ampia, ci preoccupiamo dei danni che la mancanza di allacciamento della rete aerea internazionale attraverso la nostra penisola potrà apportare in un prossimo domani alla intensità e rapidità dei traffici e dei trasporti fra l'Italia e le altre Nazioni europee nell'interesse e nel vantaggio delle nostre industrie e dei nostri commerci.

F. P.

AL NOSTRO BEL PAESE ANTICO

COSA

Cyclopum moenia conspicio.
VIRGILIO.

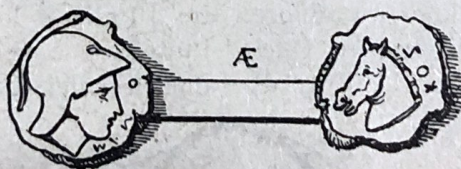
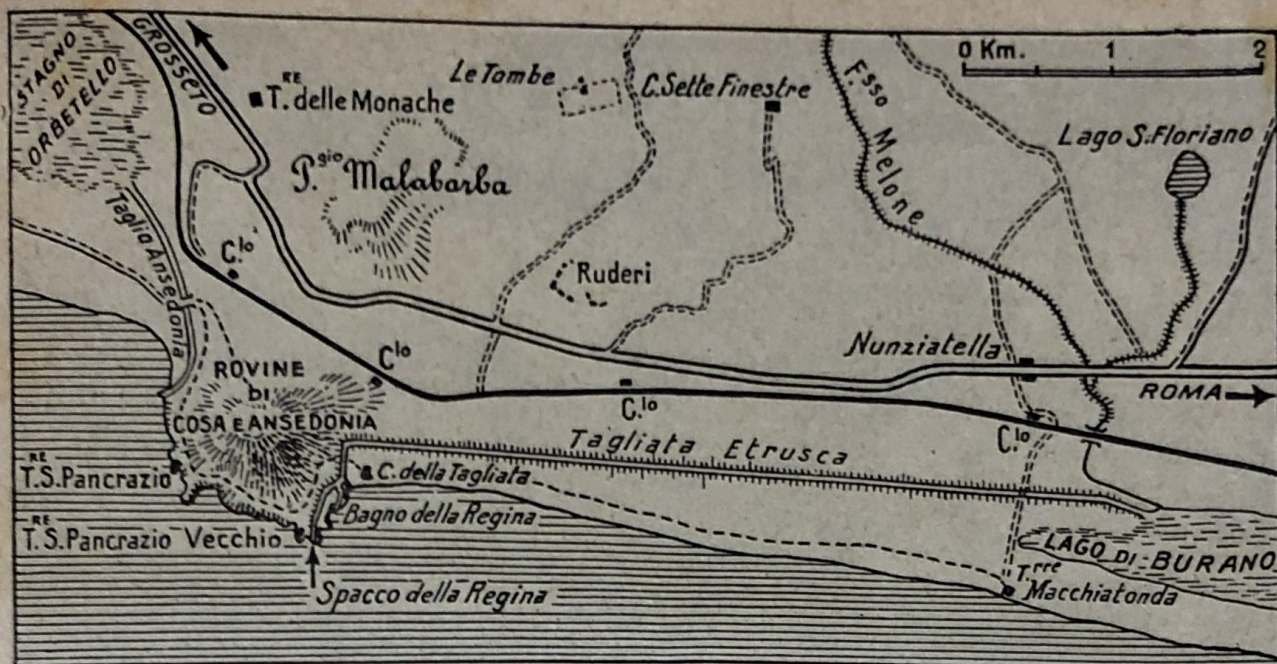
DA UN'URNA ETRUSCA.

Dopo avere accompagnati a Vulcia i turisti d'Italia, l'appassionato ricercatore di antichità Etrusche li guida ora a Cosa, il navale dei Vulcenti, dove li attendono tre diverse specie di mirabili opere, uniche in Italia e fuori: la imponente Cinta *di struttura ciclopica; la* Tagliata, *vero prodigio d'ingegneria idraulica; il misterioso* Speco cabirico, *che accolse riti strani e affascinanti sulla origine dei quali ancor pende il giudizio dei dotti.* Raffaele del Rosso *sa far rivivere, nel suo amore alla terra natia, lo splendore d'arte e di vita della antichissima città tirrena ed i nostri lettori gli saranno grati della fatica diligente che per essi ha compiuto.*

LA CINTA IMMORTALE.

DALLA Via Aurelia, la grande arteria stradale fra Roma e Pisa, presso la orientale del Lago Marino di Orbetello, piegando per la stretta via sotto « La Salciatella » appena sufficiente al transito, giungiamo sul nuovo Canale di immissione delle acque marine nel Lago e visitiamo il Ponte Monumentale a cinque cateratte metalliche poste a impedire durante i più violenti movimenti ondosi del mare il rapido e totale insabbiamento, più volte avvenuto, di quel bellissimo canale scavato nelle rocce, ai piedi occidentali del colle di Cosa. Non è senza ragione questa notizia, perchè, come vedremo, mentre tutti i canali emissari che l'ingegneria moderna ha tentato di sfociare sulle spiagge sottili si sono ostruiti, così non avvenne per quello della Tagliata Etrusca. Quasi sull'asse del vicinissimo ponte che adduce alla grande duna separante dal mare il bacino lacuale di levante (duna mobile, un piccolo Sahara di circa 500 ettari) troviamo la via antica, che anche oggi mostraci i solchi dei carri etruschi e saliamo la breve erta che ci conduce sull'altipiano, sul quale ancora si estolle in tutta la sua maestà guerriera l'arce austera e trimillenaria.

MONETA DI COSA.

Per oltre due miglia di circuito, immani blocchi adergono grandi mura, dalle quali sporgono quindici grandi torri quadrate. Par la muraglia turrita impressa sul monetario della fenicia Tiro. Il Petit Radel e altri dissero quelle mure ciclopiche opera dei Pelasgi. Noi, senza entrare nel gurgite vasto dell'eterna questione tanto dibattuta intorno a quel popolo che alcuni vogliono confondere coi Tirreni, che si identificano alla lor volta con gli Etruschi, chiameremo quel magnifico e quasi intatto apparecchio poligonale, semplicemente « *La Cinta Immortale* », per la sua imponenza ed il mirabile clivaggio dei grandi blocchi, per la severa caratteristica delle sue tre doppie porte, armate, ai loro bei giorni, di saracinesche, per la robustezza impressionante delle torri che si ergono possenti con le altezze di sette od otto sole pietre immani e sembrano scolte silenti fra i roveti e i cespugli dei cilestri e verdi rosmarini in fiore e le ombre delle sughere annose!

COSA E DINTORNI.

Terminato l'arduo giro esterno, entriamo entro quelle mura dedalee, che, or sono più di tremila anni (Cosa essendo natą qualche secolo prima di Roma) furono certamente

d'un etrusco Archimede agile cura.

Ci troviamo a un tratto cinti da baluardi, fra cento letti floreali, tra multisoni garruli richiami, in una immensa frescura, fra cento rovine sulle quali giuocano i raggi solari rotti dai glauchi rami degli ulivi selvaggi che empiono e circondano Cosa come tutte le altre arci etrusche da noi visitate. I rosolacci sanguigni e le gialle e bianche camomille, all'epoca delle loro fioriture, rompono la scala infinita dei verdi che tappezzano tutto l'interno di Cosa. Un arco, forse trionfale, ingombra una vasta area. Un enorme abisso, non distante dalla Porta Orientale, e forse già cava di materiali da costruzione, è colmo di rigogliosa vegetazione d'illatri, di ornelli e di carubi selvatici. Ma le vestigia più importanti e imponenti sono quelle dell'Acropoli, certamente ricostruita quando, non espugnata ma ceduta da Vulcia ai Romani, Cosa si piegò alle blandizie di Augusto che grandemente la beneficò. Fu allora che, per mostrarsi grata alle imperiali munificenze e in onore della famiglia dalla quale Augusto proveniva, non più *Cosa Vulcentium*, si disse Cosa, ma *Iulia Cosa*.

Il panorama che si gode dall'alto dell'acropoli è stupendo. Dallo spalto finitimo alla alta muraglia dell'acropoli, che resta quale testa d'un gigante, sola non infranta in una battaglia di secoli, si ammira, da sinistra a destra, la sterminata pianura fra il colle di Cosa e Vulcia sulle rive del Fiora, il bellissimo rettifilo stradale sino al Chiarone, l'antico confine fra la Toscana e lo Stato Pontificio, l'immane stesa dell'azzurro Tirreno, il Lago di Orbetello ai piedi dell'Argentario chiomato e ferrugigno, Orbetello, la città anadiomene, incastellata dalle sue mura etrusche in mezzo alle onde marine del suo *Parvum Mare* ricco di triglie, di sogliole, di spigole e di arselle, di goterosse, di cefali, di aguglie e di capitoni, col suo campanile gotico e le sue alte caminiere, vaga ninfa del Lago che s'inzaffira nel sole folgorante. Dal mare salgono brezze vivificanti che mescono i loro odori marini con quelli dei rosmarini che tutto hanno invaso e che esalano ovunque i nimbi opimi dei loro effluvi.

Gli Italiani non vengono a Cosa e pochi ne conoscono il nome. Un giorno, or sono sette anni, inatteso e quasi solo, vi venne il Re. Parlò con un vecchio pastore che pasceva il suo gregge entro la cintura murale e con la grande barba fluente quel buon lucchese dovè al Re apparire Pan redivivo. Io vi condussi Carducci e la Cinta Immortale nel silenzio meridiano, quel giorno fulgente di luminosità auree, lo udì conversare con i *lachme* e i *larthe*, i notabili della sua prima

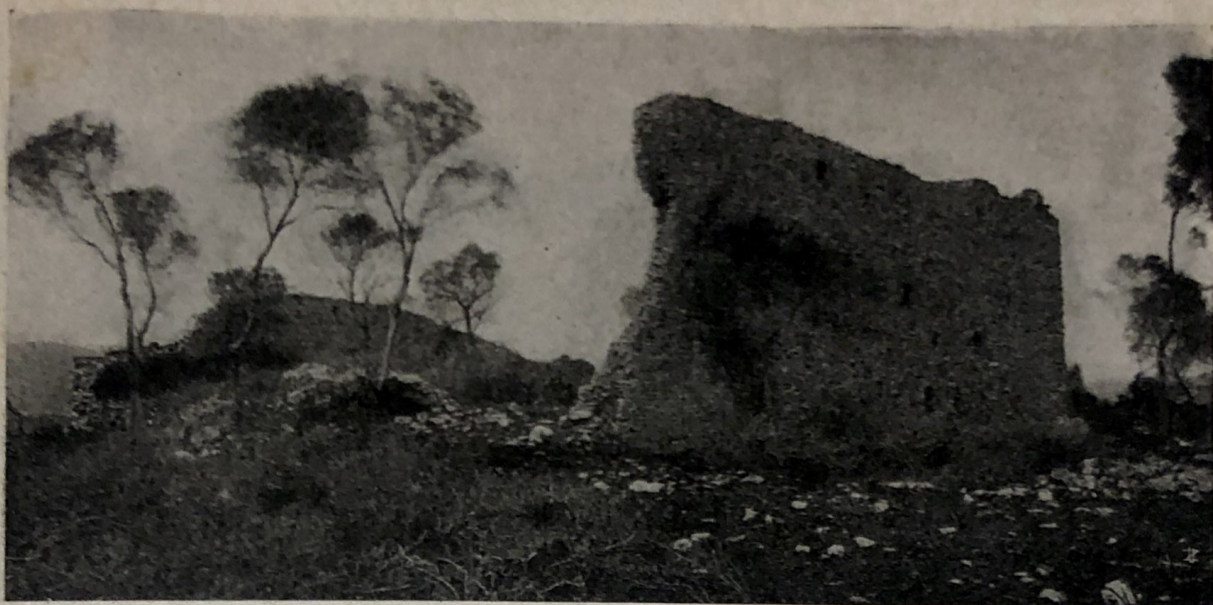
PORTA ORIENTALE DI COSA.

e nostra gente. Grato ad essi per le feste ricevute a bordo della nave ammiraglia, guidai a Cosa i navarchi della flotta del Mediterraneo e dall'alto dell'acropoli additai a essi sui non lontani poggi di Piombino, di Colonna, di Talamone e del più lontano Cervetri, le sedi entroterra dei gloriosi marinai etruschi, quelli che Diodoro nel suo secondo libro chiama « *Etruscos maris dominos* » i Signori del Mare, gli emuli dei Siracusani, gli inventori dell'àncora bidentata e dei rostri, perchè non Duilio ma Piseo etrusco aggiunse alle navi quei bracci di ferro coi quali gli Etruschi, per primi, fermarono la nave nemica, e combatterono in mare da fermi. È Plinio, uno storico romano che ha lasciato scritto: « *Pyseus tyrrenus addidit rostra navium* ».

LA TAGLIATA ETRUSCA.

Ma se vogliamo compiere la nostra gita in un sol giorno, non possiamo tardare a mandare ordine ai nostri trasporti di tornare sul loro cammino e, rimontando la Via Aurelia verso Roma, di andare, traversando il passaggio a livello della ferrovia presso l'antica chiesa di S. Biagio, alla Torre dei Finanzieri, alla Tagliata, dove ci dovranno attendere a sera pel ritorno. Noi scenderemo, per uno dei viottoli a oriente dell'Arce, alla sottostante Tagliata, per noi antica cattedra ancora eloquente di dottrine assolutamente mal note dei nostri più antichi e gloriosi padri.

Inclita indistruttibile impronta del genio etrusco rifulgente anche oggi con le beltà immortali di opere ancora come essa efficienti la Tagliata Etrusca s'estolle fosca nel cielo e sotto le acque nereggia nelle ombre portate delle grandi scogliere che tutta la costituiscono.

È un seguito di immani trincee, gallerie, diaframmi di lunghe scogliere lasciate in vivo nel taglio trasversale del piede del colle, formanti un mirabile *congegno di meccanica idraulica marina,* tendente all'applicazione della teoria del flusso riflesso, al fine di mantenere aperta una comunicazione fra le acque interne e il mare, senza insabbia-

L'ACROPOLI DI COSA.

menti e inalgamenti e conseguentemente senza niuna spesa di manutenzione.

Poichè l'inizio dell'uso del ferro è storicamente segnato dall'arrivo degli Etruschi sul nostro litorale, sappiamo a che attenerci per stabilire l'epoca probabile più lontana nella quale fu creata questa opera meravigliosa. E poichè solo il ferro temprato permise di trarla dalle durissime rocce sotto a Cosa, l'evocazione dei suoi artieri sparsi su quelle alte rupi, piegati nel loro aspro lavoro, sorge spontanea a completare la visione. Quasi li senti ansare nel lancio dei loro ferrei steli gravi. Non d'esplosivi, non d'aria compressa essi dispongono, ma della sola forza delle loro braccia possenti che mai seppero confine! Come all' Incisa, presso Signa, per liberare le terre messifere dai laghi del Postpliocene; come all'emissario nuovo del Lago d'Albano; come alle Fosse Filistine alle bocche del Po; come nello scavo della Cloaca Massima, o per il Vallo Serviano, vestiti delle loro tebenne, titani bellissimi, odi ancora gli artieri etruschi della Tagliata che mischiano i loro canti possenti ai suoni dei ferri vibrati.

I grandi tagli verticali, alti sin a venti metri dal livello marino, la solitudine severa nella quale tutto giace in quel paesaggio di colore, il cerulo marino e il fosco marrone dei calcari, nereggianti in alto per grandi chiazze di fungosità (incrementata vegetazione dai venti caldi umidi dominanti) dànno alla Tagliata tutte le caratteristiche grandiose d'una visione dantesca.

Quando si è giunti a comprendere le doti che il genio degli Etruschi giunse a dare a quel lungo seguito di rocce lavorate prospicienti al mare, ci si chiede se le opere tanto famose dei Faraoni, di Zenobia regina di Palmira, di Semiramide l'alata dominatrice di Babilonia, possano competere, per bellezza dotta, la corona geniale a quella altera tagliata, adattata, come mai altri seppe altrove, quasi fosse animata come un mostro prediluviano, pronto con gli artigli e il rostro possente a rovesciare gli assalti del mare insabbiante.

La Tagliata, senza alcuna manutenzione annua, da trenta secoli è l'emissario, anche ora innanzi a noi efficiente, del Lago di Burano, il quale altro non è che l'avanzo di quell'enorme Lago di Cosa che noi ristabilimmo con la scoperta delle grandiose torbiere che dai piedi del Colle cosano giungono, per un profilo di quasi quindici chilometri, sino al Chiarone, con un banco di sin sette metri.

Gli Etruschi di Cosa si sottoposero all'immane lavoro della Tagliata al doppio scopo della bonifica e della pesca.

Sotto la sferza del sole canicolare il loro grande lago si stremava d'acque. Era esteso quanto la enorme attuale torbiera e dovè essere un tempo solamente di acque dolci ripieno perchè non si conosce nessuna torbificazione di piante in acque salse: *mann kennt keine marine Torfbildung* dice il Früh. Urgeva al bel lago il refrigerio sano delle prossime acque marine; ma era stato inutile ten-

VISTA DELLA TAGLIATA ETRUSCA SOTTO COSA.

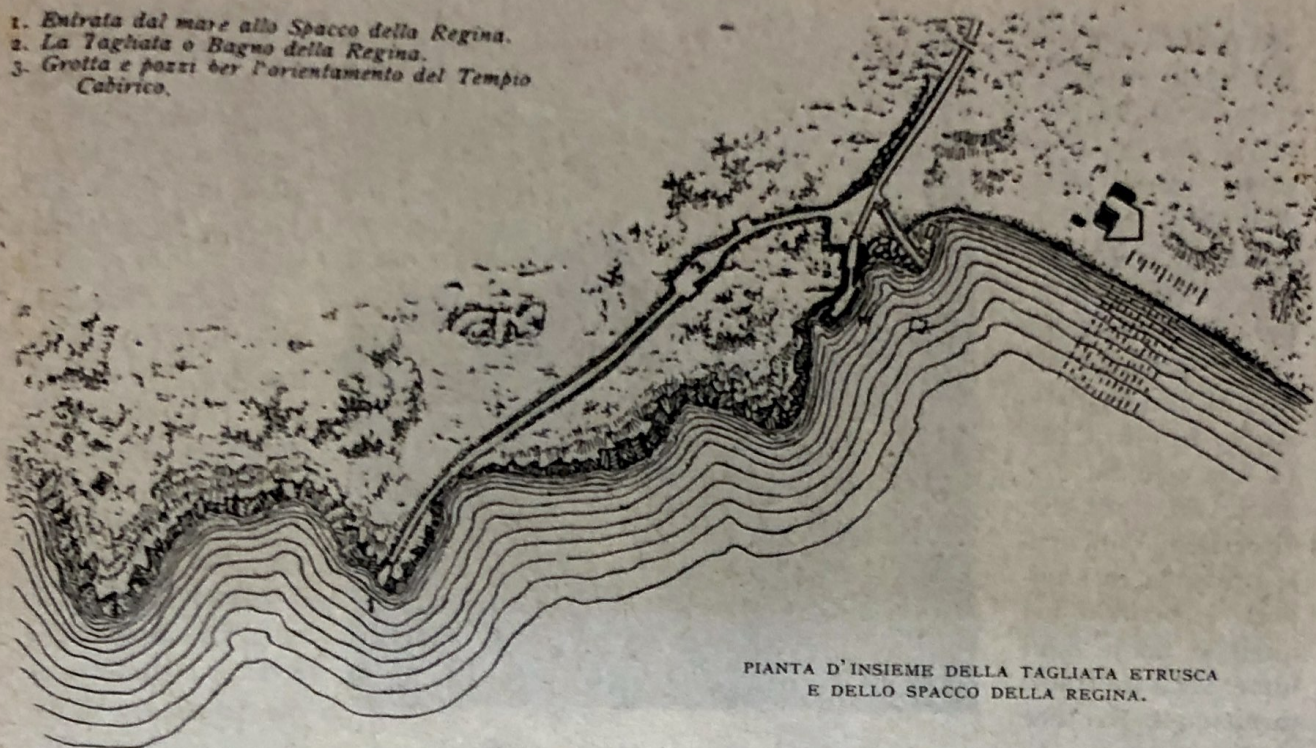
tativo quello di tenere aperto un canale fra il Lago e il mare a traverso il tombolo renoso che dal mare lo divideva. A ogni nuova estate le gronde, per tutto il perimetro lacuale, emergevano, vaste giallo-verdastre putredini sotto al sole fiammante. Esse levavano, con l'aure, nauseabondi fetori sin all'alto della arce, residenza del loro *lachme*, dei loro sacerdoti, dei loro *larthe*. La popolazione cosana, che non abitava la cinta murata ma nei recessi agresti, era anche essa molestata da Februo ghermitore, e occorreva in ogni modo provvedere a mantere il Lago al livello del mare onde le gronde restassero coperte in ogni stagione e durante i calori estivi più specialmente capaci di giungere a far fermentare le sostanze organiche delle gronde emerse piene della piccola fauna delle acque salmastre. Fu il genio degli Etruschi, non mai spento, che permise di orientare, benissimo in riguardo dei venti dominanti, il Canale Immissore, che oggi funziona invece quasi sempre quale semplice emissario. Ma, ciò che più valse, gli Etruschi seppero armarne la bocca col diaframma di riflessione dei flutti dominanti, quando sulle vive rocce, che ammiriamo già adattate al loro grande fine,

Essi intagliar lo scudo che il loro genio espresse.

L'interno della Tagliata è di una orrida bellezza. In ogni suo tratto rassomiglia a un girone infernale. Fuori il mare furoreggia e in essa è già roco. Il diaframma (lo scudo come noi lo dicemmo) che esterno corre parallelo alla seconda grande trincea normale all'asse del canale emissore attuale, fa ruotare i filetti fluidi delle onde assalienti. Queste, che pur devono trovare una resultante della loro energia, ruotano e riflettono secondo l'angolo della loro incidenza, contro la lunata della prossima spiaggia, sulla quale, perdendo la loro velocità translativa, lasciano tutto il carico della rena e dell'alga che convogliarono nel loro lavoro radente sul fondale marino, che sul litorale tirreno è quasi ovunque una sentina di sabbie mobili e di alghe morte.

Quale giuoco mirabile presentano le onde che torconsi contro al diaframma di vivo scoglio lasciato eretto, nel taglio trasversale delle rocce, come vedesi dalla pianta e dalle fotografie che pubblichiamo!

Come quello di una palla da biliardo che inflette e riflette contro la spallina secondo la sua incidenza, tale è il giuoco che l'onda, carica di materia sospesa, fa contro le scogliere lavorate sotto a Cosa e tutta la rena e l'alga ammonta sulla spiaggia sopra la quale, dopo un giorno di burrasca, vedesi giacente in enorme massa e innanzi a un Mare di Sargassi.

Gli enormi muraglioni sulla spiaggia innanzi alla Tagliata sono gli avanzi dei grandi vivai marini che il mare ha diroccati. I tubi di argilla cotta, che facevano comunicare le varie sezioni dei vivai fra loro, sono anche oggi in opera e ognuno può vederli.

PIANTA D'INSIEME DELLA TAGLIATA ETRUSCA E DELLO SPACCO DELLA REGINA.

Era con getti intermittenti di acque dolci che si inducevano i pesci del mare a entrare nella Tagliata e quindi nei vivai. Ma ciò che occorre porre in rilievo prima di terminare questo rapido esame è la seconda galleria che trovasi, come appare dalla pianta e dalle varie fotografie, all'estremità del diaframma di riflessione, ossia al termine della trincea trasversale già descritta. Il fondo di cotesta seconda galleria è perfettamente scalpellato nel suo fondo subacqueo e la bocca di sfocio al mare ad arte è ostruita da varii grandi massi che la abbuiano, perchè fin d'allora era noto che l'oscurità induce i pesci nei vivai e nelle peschiere.

Quando le torme delle grandi spigole (*labrax lupus*), durante gli splendori lunari nuotano colle loro flessuose forme per l'acque di quel sistema di canali e gallerie, la Tagliata ode inique esplosioni di dinamite. Sono i cattivi pescatori che nulla comprendono dei danni che possono recare alle beltà di quell'opera trimillenaria. Per la Tagliata non esistono *divieti!* Nè decreti mai furono emessi per dichiarare monumento nazionale quell'opera unica per la sua specialità.

LO SPECO CABIRICO.

Proprio a fianco della Tagliata fulge ancora un'altra opera etrusca, anche essa unica più che rara. Sul fronte del colle di Cosa, scalpellata nelle alte pareti e a angoli perfetti, s'apre una gran porta entro la quale sta la Sfinge Etrusca che andiamo a interrogare. Dietro quella porta stanno le *arcana* dei « Signori del Mare » e per fortuna nostra qui non è il caso di ripetere che le ruine parlano dove la storia è muta. Qui la tradizione ci è di scorta e la nostra intuizione preistorica certamente non potrà riescire vana.

Premesso che Ansedonia è il nome che assunse Cosa nell'epoca nella quale Ansedon, un capitano greco o bizantino, l'abitò, diciamo che Fazio degli Uberti, poeta del XIV secolo, nel suo poema il « Dittamondo » dopo aver descritta con pochi versi la Maremma, dice:

> « *Ivi ancor ove fue la Sendonia*
> *Ivi è la Cava ove andarno a torme*
> *Si crede il tristo ovvero le Demonia.* »

Fazio non precisa la posizione di ciò che chiama *La Cava*, ma ci trasmette certamente notizia di un fatto antico che ai suoi tempi, per tradizione, era ancor diffuso fra il popolo di Toscana, e noi crediamo che *La Cava* altro non sia stata che il grandioso tirreno speco dell'Ausedonia, ossia di Cosa.

Come vedesi dalla pianta d'insieme della Tagliata e del cosidetto *Spacco della Regina* sta innanzi al ponticello sul quale si attraversa il primo canale in trincea della Tagliata, un piazzale dinanzi a rocce perfettamente scalpellate, alte circa venti metri. Passiamo, per entrare nella grandiosa grotta conseguita

certamente allo slittare delle radici del colle, sotto un gran masso che sta incuneato, forse artificialmente, fra i labbri dell'ingresso ascosi e stretti e seguiamo una via tortuosa che ci guida ai più interni recessi dello speco. In alto è tutta una gamma cromatica di verdi che, discendendo, incupasi profonda in angiporti e corridori nei quali si perde ogni lume. Ma a un tratto torniamo nella luce che irrompe viva da un pozzo che altissimo s'erge con la sua bocca, perfettamente quadrangolare, alla scoperta del cielo. Le rocce più prossime a quella apertura han biancori perchè son sprimacciate dalle polveri soffiate dai venti entro quel grande speco. Vaste rama di sughere sporgenti sulla bocca del pozzo, segnano il rigoglio della vegetazione fervente sui clivi del colle e cioè sopra noi, a altezze che dànno sensazioni paurose perchè lo stato franante della vòlta è per le infiltrazioni acquee che la disgregano abbastanza evidente. Dopo una breve traversata in quasi assoluto buio, che tutti ci amplette in un ultimo e stretto corridoio, anche esso scalpellato, ci appare, d'un tratto e come in una visione cinematografica per la velocità del trapasso dal buio al giorno, l'immane camerone che è ora l'ultimo recesso del grande e lungo speco. Anche esso ha un grande pozzo che per la sua ampiezza permette al sole di inondare di luce quel grandioso ambiente. Il pozzo, perfettamente rettangolare, ha le due pareti, ancor ben conservate, tutte velate di capelveneri e caprifichi. L'enorme vòlta, vecchia di millenni, è in parte dirotta e tutto il piano primitivo, che era allo stesso livello della via che abbiamo percorsa e di quella che, dopo la breve ostruzione già accennata, va sino a Cola Regina, è ingombro di cento scogli precipitati nei secoli e secoli scorsi, dopo che l'uso dello speco fu abbandonato.

BOCCA N. 4 DELLA TAGLIATA ETRUSCA.

Il Santi disse ridicolo il passo di Fazio degli Uberti sopra riportato. Il Dennis e il Lambardi non seppero darne spiegazione alcuna. Noi che conosciamo l'esistenza dei Riti Cabirici nel territorio di Cosa, e che possiamo darne la documentazione, crediamo che i due pozzi sopra descritti siano stati forati nella grande vòlta per l'orientamento di un tempio cabirico e che la via, che è ora ostruita subito dopo il termine del grande speco nel quale, come appare dalla pianta d'insieme, esiste il secondo pozzo, fu destinata a tenere *coperto* il tempio, ossia a mantenerlo sicuro dall'entrata di *profani* durante i riti che a dire di Apuleio appunto compievansi, a notte, nel mistero più segreto ed in grotte solitarie. Quella lunga e stretta via, impressionante per le sue pareti altissime tutte tratte dalla viva roccia, a scalpello, è di una orrida beltà e noi risaliamo il colle e riscendiamo al mare per incontrarla e seguirla per centinaia di metri sino a Cala Regina dove essa sbocca in mare.

Presso la Tagliata e il grande speco cabirico sotto Cosa v'è la prova di quanto il malospirito anche del nostro evo abbia seguito quello dei Romani che volle spegnere sin le più lievi parvenze delle memorie etrusche. La Torre costiera presso la Tagliata, già fortino dei Cavalleggeri costruito dai Granduchi di Lorena, fu murata da idioti iconoclasti delle are della nostra più remota antichità con blocchi di opera forma-

UN BLOCCO MURALE SEGNATO.

cea e signina, tolti dai magnifici vivai che abbiamo veduti presso la Tagliata e pavimenti a mosaici, tronchi e basi di marmoree colonne, resti di altre fabbriche che con le loro fondazioni e coi loro impiantiti si vedon prossime al lido, furono posti in opera nella muratura del primo e secondo piano della Torre, la quale si può dire costruita tutta di avanzi etruschi e romani.

PUCCINI ALLA TAGLIATA.

Giacomo Puccini, un paio d'anni or sono, comprò la ormai inutile Torre Costiera della Tagliata e l'ha ridotta a miglior uso perchè, mentre andava disgregandosi e volatilizzandosi per l'ingiurie del tempo, ne ha fatto, appena è stata riparata, il suo solitario prediletto refugio tutte le volte che per ragioni di studio o di riposo o di caccia vi viene reduce da Milano o da Roma novellamente baciato in fronte dalla gloria o torna da New York, da Londra o da Vienna, dopo un altro trionfo di una sua nuova opera.

È alla Tagliata che il Maestro si suole riposare dalle battaglie dell'arte, cacciando cignali, caprioli, beccacce; ma non fu solo la caccia che attrasse il Maestro alla Tagliata Etrusca. Certamente concorse a determinare la sua venuta la visione panoramica e veramente suggestiva delle imponenti rocce lavorate dagli Etruschi, innanzi a quella solitudine del mare, e della duna e dei tomboli che subito accanto alla Torre corrono paralleli alla enorme torbiera, verdeggiante anche durante gli stridori canicolari con le mille specie della sua speciale flora.

Dai balconi e dalle alte terrazze della Torre, che è solo a pochi metri dalla battigia del mare e a un centinaio dalla Tagliata si godono le gioie mute dei lucenti orizzonti del Tirreno quando non è fremente e tempestoso e cioè per non lieve parte dell'anno. Ma quale musica è quella della Tagliata quando la tempesta la fa risuonare! Quale concerto di cetre lapidee è quello che ode il Maestro quando il flutto marino imponente vi precipita entro e sommerge ogni costa delle gallerie?

Salendo per l'alto scalone esterno della torre si giunge in una sala, che ora ha un nuovo ampio affaccio prospiciente al mare. Ivi il Maestro è solito ricevere affabilmente i visitatori; ed ivi più volte gli ricordai — raccogliendo la sua benevola attenzione — le ocarine in bucchero, dipinte con figure rosse, trovate al Cristo presso Orbetello, la necropoli di Cosa, alla quale i morti giungevano nel rito carontico, ossia traversando il Lago fatto finzione di Stige infernale, come a Menfi in Egitto e altrove; le numerose tombe della vicina Tarquinia che mostrano le graziose danzatrici etrusche e i citaredi e i subuli e i flautisti; lo specchio mistico sul quale è Bacco che ritrova sua madre Semele con Apollo reggente il tirso e l'aulete che col doppio flauto segna la gioia di tutti in quella scena mistica. E quanto suggestivo il ricordo de le scene funebri nelle dimore sotterranee delle ombre, dove eseguivansi danze sfrenate a suoni di sistri e lire, dove

> *grandi lumiere i lor baglior smarriti*
> *flettean sulle pareti pinte e cetre*
> *sistri, eptacordi gli avi scheletriti,*
> *risvegliavan sui lor letti di pietre.*

***

Non è sbrigliando la nostra fantasia che diciamo che nessun popolo antico fu tanto musicomane come l'etrusco, l'antichissimo nostro. Si può dire che in quasi ogni loro atto rituale gli Etruschi credettero indispensabile, a renderlo più solenne o più gradevole, di chiedere l'ausilio alla musica. Così in Etruria tutto ordinava o temprava o allegrava la musica. Dapi, giuochi funebri, feste atletiche, danze armate e sin le riunioni popolari — nelle quali a « Le None » il loro *lachme* che di ognuno investiva in sè sacri i diritti, rendeva conto alla sua gente di quanto avea compìto e nelle quali tutti, anche senza essere dotti, potevano consigliare — l'accolta popolare era regolata e mitigata dai suoni degli auleti sintonizzatori.

Tale fu in Etruria l'ufficio di ingentilimento popolare richiesto alla musica che ognora

> *per l'aer vagava suon di flauto o plettro,*

sicuro segno del grado di civiltà al quale si era giunti in Etruria, al cui ricordo radioso, congedandomi dai turisti italiani, dedico con loro il dolce distico di Rutilio

> *« Obruerit citius scelerata oblivio solem*
> *Quam tuus ex nostro corde recedat honos ».*

RAFFAELE DEL ROSSO.

ATTI VFFICIALI DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDVSTRIE TVRISTICHE

Il Decreto Legge 12 ottobre 1919 N. 2099 che istituì l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche di recente convertito in legge 7 aprile 1921 N. 610 nonchè i Regi Decreti 4 maggio N. 676 e 21 novembre 1920 N. 1737 che istituiscono e disciplinano le modalità d'applicazione della Tassa Turistica saranno quanto prima estesi alle nuove provincie.

Organizzazione turistica all'interno.

Pro loco. — Mentre continua attiva l'opera riguardante l'istituzione e la riorganizzazione delle « Pro loco », che in questo ultimo periodo hanno avuto grande sviluppo in seguito alla diffusione dell'opuscolo all'uopo redatto, l'ENIT ha esteso la sua propaganda turistica fuori dei confini della Madre Patria, spingendosi sino alle Colonie africane ove si è iniziata una azione in favore della istituzione di quelle associazioni che dovranno costituire il primo nucleo per una attiva politica turistica.

È ancora la più vecchia delle nostre Colonie che ha dato l'esempio. Colà infatti, per iniziativa di alcuni affezionati Soci del Touring, i quali già pubblicano un interessante bollettino, si è prospettata d'intesa con l'ENIT la costituzione di una « Pro Eritrea » per la valorizzazione turistica di una regione che non ha nulla a invidiare per le sue molteplici attrattive a tante altre Colonie africane.

Festeggiamenti vari. — Con l'intendimento di appoggiare quelle iniziative locali che tendono a aumentare l'affluenza di viaggiatori verso determinate località, l'Ente ha contribuito all'organizzazione di alcune manifestazioni e festeggiamenti che s'indiranno prossimamente. Così ha, d'accordo con un Comitato cittadino di Venezia, fatto compilare due artistici cartelli rèclame per il calendario delle feste estive che si terranno nei mesi di luglio, agosto e settembre in quella città. Come pure ha favorito ed appoggiato la Mostra orticola organizzata a cura della « Pro Tremezzo e Cadenabbia ».

Giardino alpino a Pra di Toro. — Tra le altre lodevoli iniziative va ricordato anche la istituzione di un giardino alpino a Pra di Toro, in Val Talagena, presso il Rifugio Padova ed affidato alle cure della Sezione di Padova del Club Alpino Italiano che ne fu l'ideatrice. L'Ente si è molto compiaciuto di questa iniziativa ed ha accordato il proprio patrocinio.

Passaporti. — In seguito alle continue richieste dell'Ente, il Ministero degli interni d'accordo col Ministero degli Esteri ha disposto che ai forestieri che lasciano l'Italia non sia più richiesto il visto d'uscita dal Regno, nè il permesso di soggiorno.

Propaganda e pubblicazioni.

Carovane di Americani. — L'ENIT ha contribuito largamente all'organizzazione di carovane di americani che in questo periodo estivo si recheranno in Italia; in massima parte, circa cinquanta, organizzate dal proprio ufficio di viaggio e turismo di New York che con particolare cura si occupò di due di esse costituite da studenti, che vengono in Italia per fare omaggio alla memoria di Dante e per deporre una corona di bronzo sulla sua tomba. L'Ente ha anche provveduto a prendere accordi con le autorità ferroviarie e doganali nonchè cogli Istituti e Federazioni universitarie, per accogliere degnamente quei giovani, affinchè essi abbiano la migliore impressione del loro soggiorno in Italia.

Articoli di propaganda. — La propaganda a mezzo di articoli pubblicati sui giornali che diede nello scorso anno tangibili frutti specie per la Venezia Tridentina è stata estesa quest'anno alla Venezia Giulia; noti pubblicisti, invitati dall'ENIT hanno scritto lunghi articoli e particolarmente apprezzati sono stati quelli sulle Grotte di Postumia (Adelsberg) riprodotti sui principali periodici italiani.

Propaganda sui giornali esteri. — Anche la stampa estera ha largamente parlato del turismo in Italia e fra tutti è degno di nota un articolo sul *Times* che è un vero inno dei risultati ottenuti dall'ENIT.

Bibliografia Idrologica Italiana a tutto il sec. XVIII, raccolta e ordinata dal prof. G. Ravaglia, già libero docente all'Università di Bologna e già Direttore degli Stabilimenti Termali di Bagni di Montecatini. Questa nuova pubblicazione dell'ENIT è il complemento scientifico delle *Acque Salutari*. Lavoro di un interesse e di una pratica utilità veramente notevole verrà diffuso agli Enti, Biblioteche, Riviste ed Agenzie Termali, che troveranno il più largo e sicuro indice per la illustrazione di tutte le fonti salutari d'Italia.

In materia di alberghi.

L'ENIT si è adoperato in ogni modo, specialmente avvalendosi dell'opera delle più at-

tive Federazioni delle Pro loco, per una riduzione di prezzi d'albergo nella stagione estiva. L'iniziativa ha in parte dato ottimi risultati specialmente nella Venezia Tridentina.

Assegni bancari per turisti.

In data 18 giugno presso la sede dell'ENIT, il Comm. Rag. Renato Angelici della Banca Commerciale Italiana, il Comm. Avv. Alessandro Bocca del Banco di Roma, il Gr. Uff. Dott. Ernesto Tucci della Banca Italiana di Sconto, il Comm. Mino Brughera del Credito Italiano, il Comm. Dott. Alessandro Carettoni del Credito Marittimo, il Gr. Uff. Avv. Vincenzo Camanni, Direttore Generale del Credito al Ministero Industria e Commercio e Consigliere di Amministrazione dell'ENIT, ed il Gr. Uff. Michele Oro Direttore Generale dell'ENIT, si riunirono per discutere circa la istituzione dei *Travellers Chèques,* assegni bancari pei turisti; fu raggiunto il pieno accordo fra i partecipanti alla riunione e si decise di iniziare subito gli studi necessari per realizzare tale importante progetto.

UN DELIZIOSO VIAGGETTO FRA INCANTI D'ARTE E DI NATURA

18-26 Settembre 1921.

Se le schede del Censimento, che stanno per essere rinnovate, potessero servire a soddisfare anche qualche non oziosa curiosità, ci piacerebbe di introdurvi una questione su quanti siano gli italiani che abbiano visto non diciamo tutta l'Italia, ma almeno quella parte d'Italia che gli stranieri vengono a visitare cercandovi le più delicate sensazioni, i più raffinati godimenti.

Firenze, Venezia, Roma, Napoli... queste sì; ma poi? Ed è un *poi* che comprende infiniti tesori di bellezze artistiche, infinite varietà di bellezze naturali.

Ora il Touring, che ha tra le sue principalissime finalità (occorre dirlo?) di spingere gli italiani a conoscere il loro paese; che a codeste finalità si è adoperato e si adopera con la pubblicazione di carte, di guide, di periodici e si industria di rendere il viaggiare più attraente e più comodo, si è anche proposto di promuovere direttamente, con qualche escursione in cui si compenetrino istruzione e diletto, l'amore dei viaggi.

Chi ha visto ed ha goduto diventa il più efficace propagandista: la sua testimonianza vale più di qualunque altra esortazione.

Con questo intento il Touring indice per la metà di settembre una gita di 9 giorni, che, partendo da Firenze, vi ritorni percorrendo un itinerario sapientemente studiato, così da includervi quanto di più interessante si può visitare nella zona fra il Tevere, l'Arno e il Tirreno, a nord del Lazio. Lungo il percorso, **che sarà tutto compiuto comodamente in vetture automobili,** si farà sosta a S. Gimignano dalle Torri, la città che più d'ogni altra conserva lo aspetto che aveva ai tempi di Dante; all'etrusca Volterra, donde la vista spazia sull'arcipelago Toscano, a Massa Marittima; a S. Galgano, dalla celebre Abbazia; a Siena, che è tutta un incanto d'arte; a Pienza, la meravigliosa città del Rinascimento, culla dei Piccolomini; a Chiusi, dai grandi ipogei; a Perugia, caratteristicamente medioevale nei palazzi e nelle vie; ad Assisi, suggestiva di giottesche e di francescane memorie e per Arezzo, possibilmente per Vallombrosa, ancora a Firenze dove chi non conoscesse bene la stupenda metropoli potrà fermarsi oltre il termine fissato, perchè la validità del biglietto glielo consente.

Tutte le strade da percorrere sono ricche di curiosità e di bellezze naturali. Gli alabastri volterrani e le sorgenti saline, i soffioni e i lagoni boraciferi, che dànno luogo a svariate industrie ed ovunque *convalli popolate di case e d'oliveti* e il verde Casentino e il valico della Consuma; ed allegre vendemmie in ogni plaga.

Ma.... in tutte le cose vi è un *ma.* Non possiamo condurre a simil festa che un limitato numero di Soci (e di Socie) perchè molte delle cose che si devono visitare non potrebbero essere illustrate se non a piccoli gruppi; e perchè vogliamo offrir dappertutto (tranne che a Massa Marittima) alloggio negli alberghi.

Però quelli che desiderano far parte della comitiva (circa una novantina di persone) si affrettino a chiedere il **programma particolareggiato.** La quota, che comprende tutto il percorso da Firenze a Firenze, alloggio, vitto ed ogni altra spesa, ammonterà a L. **600.**

I biglietti di viaggio (andata e ritorno) fino a Firenze hanno la validità di 20 giorni e godono del ribasso del 30 % sul prezzo ordinario.

VITA DEL TOURING

La difesa del paesaggio e dei monumenti.

Prima della guerra il Touring aveva iniziato una vasta opera intesa a costituire numerosi Comitati locali che si assumessero il còmpito di promuovere tutte le misure necessarie perchè il prezioso patrimonio dei nostri monumenti, grandi e piccoli, notissimi o meno noti e le non meno preziose bellezze naturali d'Italia, fossero difese contro le incurie, le deturpazioni, i guasti volontari o involontari. Quest' opera, che la guerra interruppe, viene ora ripresa con la ricostituzione del Comitato Nazionale e dei Comitati locali. Ne daremo più particolari notizie nei prossimi fascicoli della *Rivista*.

Echi dell'escursione nazionale in Sardegna.

A complemento delle notizie date nell'ultimo numero de *Le Vie d'Italia* intorno alla Escursione Nazionale in Sardegna, dobbiamo aggiungere un cenno su di un atto gentile e benefico, col quale i gitanti vollero, prima di sciogliersi, riattestare la loro profonda gratitudine alla popolazione dell'Isola. La sera prima di salpare pel continente, essendo tutti i gitanti riuniti alla Maddalena, il comm. Tedeschi, per preghiera di alcuni tra essi, fece la proposta di una sottoscrizione a favore degli orfani di guerra della Sardegna. La proposta fu salutata con plauso unanime; e, iniziatasi subito la colletta, si raccolse la somma di L. 16.410. Da Milano tale somma fu inviata, divisa in due parti uguali, ai due Prefetti di Cagliari e di Sassari pei rispettivi Comitati provnciali pro Orfani di guerra, affinchè la erogassero nel modo da loro ritenuto più opportuno. L'uno e l'altro hanno risposto ringraziando i gitanti a nome dei beneficati.

Cogliamo l'occasione per informare i consoci che la Giunta comunale di Cagliari in sua recente adunanza, su proposta del Sindaco comm. Bacaredda, deliberava di iscrivere la Città di Cagliari tra i Soci Fondatori della Sede del Touring.

In tema di riprese: Escursioni e gite regionali pei Soci del T. C. I.

Abbiamo nella *Rivista* di Maggio accennato al fervore turistico che anima non soltanto coloro che hanno l'onore di essere a capo del Sodalizio, ma anche tutti quei valorosi che degnamente lo rappresentano nelle singole città d'Italia. In proposito abbiamo già fatto cenno all'attività di un nostro Console, il Geom. Giuseppe Rocca di Piacenza, il quale, oltre all'aver organizzato una riuscitissima gita nautica sul Po, all'aver con ogni fervore dato opera alla propaganda del Touring ed alle organizzazioni di turismo scolastico, ha iniziato, con una gita felicemente effettuatasi domenica 3 luglio, una serie di manifestazioni pratiche di turismo, riservate ai numerosi soci ed alle consocie di Piacenza.

La prima gita ebbe per meta il Monte Santa Franca e durante essa si compirono interessanti e pratici esperimenti di campeggio e si visitarono località di interesse artistico, storico e turistico.

La gita, compiuta in una sola giornata dalle 4 del mattino alle 21 della sera, costò ai partecipanti solo L. 22.— pur avendo percorso molti chilometri in autovettura.

Segnaliamo la manifestazione a quei nostri Consoli e propagandisti che intendessero imitare il bravo Rocca ed organizzare nelle rispettive sedi delle facili ed interessanti escursioni domenicali. Non occorre troppo apparato di mezzi e neppure un grave lavoro di organizzazione : si tratta di spronare qualche manipolo di Soci ad approfittare dei giorni festivi per conoscere le bellezze che i monti, i boschi, i laghi, i fiumi e le borgate d'Italia racchiudono e che non offrono solamente una fonte di svago, ma anche permettono di accrescere la salute ed aumentare la coltura.

Il numero di tessera, per favore!

Ripetiamo ancora una volta ai Soci la viva raccomandazione di indicare sempre nella loro corrispondenza e *specialmente nelle richieste di informazioni, nelle rimesse di denaro*, il *numero della propria tessera*. Non indicandolo, si obbliga la nostra Amministrazione ad un lavoro gravoso, di cui i Soci neppur lontanamente possono rendersi conto e che torna a loro danno non solo per le spese che procura al Sodalizio, ma anche per i disguidi, le omissioni, gli errori che esso produce e che colpiscono direttamente il Socio disattento. Per le informazioni, poi, non essendo esse date che ai Soci, l'indicazione del numero di tessera è indispensabile.

Ancor meglio è inviare unitamente alle rimesse di denaro od alle lettere la fascetta con la quale si riceve la « Rivista » o le altre pubblicazioni.

RIBASSI E FACILITAZIONI PER I SOCI DEL T. C. I.

SETTIMO ELENCO

(a tutto il 5 luglio 1921)

GIORNALI.

PISTOIA. — Rivista mensile *Pagine libere* (v. Ventura Vitoni, 5): 5 % (abbonamenti annuali).

PALERMO. — Periodico quindicinale di scacchi *L'Alfiere di Re* (corso Tukory, 198): 10 %.

DITTE COMMERCIALI.

ALESSANDRIA.

Calzature. — Soc. An. Angelo Vitale (corso Roma, 9): 5 % (sull'acquisto di calzature).

Maglierie - Pellicceria - Guanti - Camicie. — Luigi Rizzi (corso Roma, 8): 10 % (articoli di mode, pellicceria, maglierie, guanti, camicie, ecc).

Ombrelli - Valigerie - Portafogli - Pellicceria, ecc. — Settimo Passerini (v. Milano, 13): 5 % (ombrelli, parasoli, valigerie, portafogli, pellicceria, tele cerate, ventagli, borsette per signora e cinture di cuoio); 10 % (su riparazioni).

BUSTO ARSIZIO (Milano).

Farmacia. — Farmacia San Giovanni (piazza San Giovanni, 1): 5 % (sulle specialità estere e nazionali, acque minerali); 10 % (specialità proprie); 20 % (sulle ricette mediche).

FERRARA.

Fotografia. — De Rubeis Francesco (v. Garibaldi, 34): 30 % (vedute, fotografie d'arte, capitelli, ecc. della città; fotografie personali).

GALLIPOLI (Lecce).

Ristorante. — Francesco Negro - *Ristorante XX Settembre*: 10 % (sulle consumazioni).

MAZZARA' SANT'ANDREA (Messina).

Piante fruttifere. — Morabito Letterio & F.lli: 10 % (piante olivi, limoni, aranci, mandarini, peri, meli, ecc. barbatelle e talee di vite americana; vini).

MILANO.

Alpenstok. — Società Italo-Orientale (v. Victor Hugo, 2); 10 % (su acquisti alpenstok; sconto superiore per un minimo di 50 bastoni).

MONOPOLI (Bari).

Carta - Cancelleria. — Amedeo Bregante (v. Castelfidardo, 3): 5 % (acquisti di carta); 7 % (cancelleria).

NAPOLI.

Varie. — Soc. Magazzini Italiani (ex-Mele) (v. S. Carlo, 26): 5 % (sugli acquisti).

PARENZO (Istria).

Cartoleria - Cancelleria. — G. Greatti. — 5 % (Cartoleria, cancelleria, cartoline illustr., valigeria).

PISA.

Calzature. — E. Panzieri (via S. Paolo, 9): 10 % (acquisto calzature).

Gioielleria - Orologeria. — F.lli Ciuti: 5 % (articoli di gioielleria); 10 % (orologeria, argenteria).

PISTOIA (Firenze).

Sartoria. — Successori Galigani: 5 % (confezioni su misura e pronte, impermeabili, cappotti del Casentino speciali per automob., turisti).

Tipografia. — F.lli Ciattini (v. Ventura Vitoni, 5): 10 % (forniture stampati in genere).

REGGIO EMILIA.

Lubrificanti. — Adelmo Manfredi (piazza Vitt. Eman.): 5 % (oleoblitz e grasso Reinach).

ROMA.

Farmacia. — Peretti & Gisotti (piazza Risorgimento, 44-45): 20 % (medicinali, escluse le medicature e le specialità).

SALERNO.

Colori - Olii - Articoli ferro smaltato, ecc. — M. Farina & C. (Largo Abate Conforti); 5 % (colori, vernici, olii minerali, utensili di ferro smaltato); 2 % (lampade elettriche).

Cuscinetti a sfere - Macchine - Motori. — Erminio Ainini. (corso Garibaldi, 119): 5 % (cuscinetti a sfere, macchine industriali, motori elettrici e a scoppio, articoli tecnici).

Materiale Elettrico. — « Electra » - F.lli Petrosino (piazza P. Amedeo, 23): 5 % (materiale elettrico); 10 % articoli ornamentali).

Oggetti da Regalo. — Guglielmo Ventimiglia (v. Flavio Gioia, 20-21): 5 %.

Pneumatici - Articoli viaggio e sportivi. — Francesco Genovesi (corso Vitt. Em., 2): 4 % (pneum. auto-motovelo); 10 % (articoli da viaggio e sportivi).

Profumeria - Bijutteria. — Pasquale Schiavone & Figli (v. Umberto 1, 198): 10 % (profumeria, bijutteria, articoli regalo).

SAN MAMETTE VALSOLDA.

Varie. — Pozzi Crispino (piazza del Centro): 5 % (calzature, access. biciclette, macchine da cucire, riparazioni in genere).

SULMONA (Aquila).

Ferramenta. — Salvatore De Gregoriis (v. G. A. Angeloni, 9-11): 5 % (rame lavorato, ferramenta).

TORINO.

Ferramenta - Ottonami - Access. vari. — F.lli Croce & Olivero (corso Vitt. Eman., 44); 5 % (ferramenta, ottonami, utensileria industrie varie, access. per autom.): 10 % (articoli in ottone e metallo per arredam. casa).

TRIESTE.

Speciale. — Servizio Auto-corriere Trieste (Portici di Chiozza) Barcola-Miramare-(Grignano Bagni) (v. Molino Grande, 16): 25 % (sui biglietti dell'auto-corriere nei giorni feriali).

VARESE.

Calzature. — Calzoleria Centrale - A. De Martini & F. (v. Verbano, 1): 15 %.

VITERBO (Roma).

Liquori. — Distilleria Viterbium Bizzarri & C. (viale Trento, 1): 10 % (liquori, sciroppi, vermouth) in tutte le Succursali.

Accordi speciali.

L'*Istituto Fisico-terapico* di Firenze (via Valfonda, 31) concede lo sconto del 10 % ai Soci stranieri del T. C. I. e del 15 % ai Soci italiani, su la tariffa di tutte le cure fisico-terapiche fatte nel suddetto Istituto.

Rettifiche.

La *Farmacia San Giorgio* di Milano (v. Torino, 58) concede lo sconto del 10 % a rettifica di quanto pubblicato sulla *Rivista* di gennaio.

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

SECONDO ELENCO (1)

(a tutto il 5 luglio 1921)

AGRA (Como): *Hôtel Bellevue*, Via Ganna, Cat. C. Camere 20, letti 40; sconto 4 %.

ALAGNA VALSESIA (Novara): *Grand Hôtel des Alpes*, Cat. B. Camere 64, letti 80; sconto 5 %.

ALASSIO (Genova): *Grand Hôtel et Alassio*, Via Maria Vittoria, Cat. A. Camere 81, letti 115; sconto 5 %.

ARENZANO (Genova): *Albergo Arenzano*, Via Provinciale, Cat. A. Camere 70, letti 100; sconto 10 %.

AREZZO: *Albergo Savoia*, Via Guido Bono, 8, Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 10 %.

AURONZO (Belluno): *Hôtel Auronzo*, Cat. A. Camere 50, letti 90.

BALME (Torino): *Grand Hôtel Royal*, Valle di Lanzo, Cat. B. Camere 60, letti 100; sconto 10 %.

BELLAGIO (Como): *Grand Hôtel e Hôtel Villa Serbelloni*, Cat. A. Camere 200, letti 280; sconto 3 %.

BELLINZONA (Svizzera): *Hôtel Rist. Internazionale*: Piazzale Stazione; Cat. B. Camere 30, letti 40; sconto 5 %.

BELLUNO: *Hôtel des Alpes*, Via Gerolamo Segato, Cat. B. Camere 50, letti 100; sconto 10 %.

BERGAMO: *Albergo Rist. Piemontese*, Viale Roma, 28, Categ. C. Camere 20, letti 35; sconto 10 %.

CADENABBIA (Como): *Hôtel Vittoria*, Cat. C. Camere 18, letti 25; sconto 10 %.

CEMBRA (Trento): *Albergo Lanzinger*, Piazza 4 Novembre, 101, Cat. C. Camere 10, letti 17; sconto 5 %.

CESENATICO (Forlì): *Albergo Rist. Eritrea*, Viale Carducci, 1, Cat. B. Camere 36, letti 70.

CHIAVENNA (Sondrio): *Hôtel Conradi e Posta*, Piazza Silvani, Cat. B. Camere 45, letti 70; sconto 5 %. — *Albergo Nazionale*, Piazzale della Stazione, Cat. B. Camere 18, letti 25; sconto 10 %.

CORTINA D'AMPEZZO (Trento): *Albergo Corona*, Cat. C. Camere 25, letti 40; sconto 5 %.

CORTONA (Arezzo): *Grand Hôtel National*, Piazza Alfieri, 1, Cat. C. Camere 14, letti 20; sconto 10 %.

DESENZANO (Brescia): *Hôtel Reale Mayer et Splendide*. Categ. A, Camere 40, letti 50; sconto 10 %.

ESTE (Padova): *Albergo Rist. Centrale*, Piazza Maggiore, 5, Cat. C. Camere 14, letti 18; sconto 10 %.

FANANO (Modena): *Albergo Roma*: Piazza Corsini, 78; Cat. B. Camere 30, letti 50; sconto 10 %.

FIRENZE: *Hôtel Cavour*, Via del Proconsolo, 5, Cat. A. Camere 90, letti 120; sconto 5 %.

GARDONE RIVIERA (Brescia): *Hôtel du Lac*, Cat. C, Camere 30, letti 28; sconto 5 %.

GENOVA: *Hôtel Liguria e Sempione*, Via Balbi, 26-28, Categ. B. Camere 35; letti 40; sconto 10 %.

GRESSONEY TRINITÉ (Torino): *Hôtel Pension Thedy*, Cat. B. Camere 42, letti 60; sconto 10 %.

LEVANTO (Genova): *Grand Hôtel e Palace Hôtel*, Piazza Generale Staglieno, Cat. B. Camere 90, letti 150.

LIMONE PIEMONTE (Cuneo): *Albergo Moderno e Posta*, Via Nizza, 1, Cat. B. Camere 40, letti 60, sconto 10 %.

LUCCA: *Albergo Rist. La Tosca*, Piazza XX Settembre, 3, Cat. B. Camere 34, letti 40; sconto 10 %. — *Albergo Reale Universo*, Piazza del Giglio, Cat. A. Camere 46, letti 70; sconto 10 %.

MACUGNAGA (Novara): *Albergo Monte Rosa*, Frazione Staffa, Cat. B. Camere 35, letti 48; sconto 10 %.

MALÈ (Trento): *Albergo delle Alpi*, Piazza Stazione, Categ. C. Camere 10, letti 15; sconto 10 %.

MEINA (Novara): *Albergo Verbano*, Via Sempione, Cat. C. Camere 20, letti 34; sconto 10 %.

MESSINA: *Grand Hôtel ex Pagliari*, Viale S. Martino, Categ. B, Camere 75, letti 90; sconto 10 %.

MIGNANEGO-COLLE DEI GIOVI (Genova): *Albergo Svizzera Ligure e Sport*, Via Nazionale, Cat. C. Camere 20, letti 30; sconto 10 %.

MONTEPULCIANO (Siena): *Albergo Campana*, Via Garibaldi, 49, Cat. C. Camere 8, letti 10; sconto 10 %.

NERVI (Genova): *Albergo Rist. Internazionale*, Via delle Palme, 2, Cat. C. Camere 40, letti 55; sconto 5 %.

OSTIGLIA (Mantova): *Hôtel Stella d'Oro*, Via Umberto I, 5, Cat. C. Camere 12, letti 18; sconto 5 %.

PIACENZA: *Albergo Lombardo*, Viale dei Mille, 13, Cat. C. Camere 17, letti 34; sconto 5 %.

PORTO SAN GIORGIO (Ascoli Piceno): *Albergo Rist. San Giorgio*, Via Marina, Categ. A. Camere 80, letti 140; sconto 10 %.

PREMENO (Novara): *Hôtel Vittoria*, Cat. B, Camere 45, letti 70; sconto 10 %.

RABBI (Trento): *Grand Hôtel Rabbi*, Cat. A, Camere 140, letti 160; sconto 20 %.

RAPALLO (Genova): *Riviera Splendide Hôtel Meublé*, Via Giustiniani, Cat. B. Camere 22, letti 30; sconto 5 %.

RECOARO (Vicenza): *Hôtel Villa Varese*, Cat. B. Camere 90, letti 120; sconto 10 %.

ROMA: *Hôtel Lugano et Pension Fleurie*, Via Tritone, 132, Cat. B. Camere 40, letti 70; sconto 8 %.

SAN MARINO (Repubblica): *Albergo Rist. Titano*, Piazza del Titano, Cat. B. Camere 24, letti 36; sconto 10 %.

SAN MARTINO DI CASTROZZA (Trento): *Albergo Col Fosco*, Cat. B. Camere 29, letti 40; sconto 6 %.

SANREMO (Porto Maurizio): *Albergo Rist. Umberto I*, Via Vitt. Em., 31, Cat. C. Camere 26, letti 30; sconto 10 %.

SANT'ULRICO (Alto Adige): *Albergo Posta « Weisses Rossli »*; Cat. A, Camere 105, letti 165; sconto 5 %.

SCHIGNANO (Como): *Hôtel Milano*, Valle d'Intelvi, Cat. C. Camere 10, letti 18; sconto 10 %.

SCHILPARIO (Bergamo): *Hôtel Alpino*, Via Garibaldi, 99, Cat. C. Camere 40, letti 60; sconto 5 %.

SCHIO (Vicenza): *Albergo Due Spade*, Via G. Carducci, Cat. C, Camere 14, letti 21, sconto 5 %.

SIRACUSA: *Grand Hôtel*, Piazza Mazzini, 12, Cat. B, Camere 40, letti 50; sconto 5 %.

SPOLETO (Perugia): *Albergo Tordelli*, Corso Vitt. Em., 17, Cat. B. Camere 35, letti 45, sconto 10 %.

STORO (Trento): *Hôtel Centrale*, Via Vitt. Eman. III, 272, Cat. C. Camere 5, letti 7; sconto 20 %.

TIRANO (Sondrio): *Grand Hôtel Tirano*: Corso Vitt. Em.; Cat. A. Camere 60, letti 100; sconto 10 %.

TORINO: *Grand Hôtel Ville et Bologna*, Corso Vitt. Em., 60, Cat. B. Camere 60, letti 80; sconto 10 %.

TREMEZZO (Como): *Grand Hôtel Tremezzo*, Via Lago di Como, Cat. A. Camere 110, letti 170; sconto 10 %.

TREVIGLIO (Bergamo): *Hôtel Treviglio*, Viale Garibaldi, 19 (piazz. Staz.), Cat. A. Camere 110, letti 170; sconto 10 %.

VENTIMIGLIA (Porto Maurizio): *Hôtel di Francia*, Via Cavour, 18, Cat. C. Camere 16, letti 11; sconto 5 %.

---

(1) *Vedi norme per l'affiliamento a pag. 761 della* Rivista *di Luglio.*

TUBI METALLICI FLESSIBILI
BREVETTATI RESISTENTI AD ALTE PRESSIONI E TEMPERATURE

PER VAPORE, OLI, NAFTE, BENZINE, GAS, ACQUA, ECC.

Tubi per aria compressa ::: Tubi di protezione
Manicotti, flange e raccordi speciali per tubi flessibili
ALBERI E TRASMISSIONI FLESSIBILI

AGENZIA VENDITA DELLA
COMPAGNIA ITALIANA TUBI METALLICI FLESSIBILI
Ditta S. SINIGAGLIA & C. del Dott. M. Mimolo & C.
Via Andrea Doria, 8 - **TORINO** - Telef. 32-65

La più solida
e pratica
La meno costosa

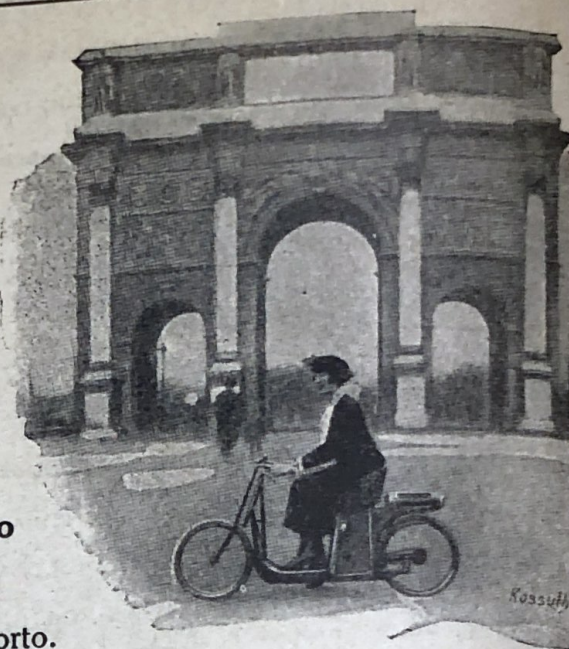
L'**EMPIRE**, OLTRE I PREGI DELLE PIÙ APPREZZATE MACCHINE DA SCRIVERE, VANTA UN ALLINEAMENTO PERFETTO E DURATURO DEI CARATTERI, ESSENDO LE LEVE DI QUESTI LE PIÙ RAZIONALMENTE CONCEPITE.

AGENZIA GENERALE **ALBERTI** VIA DEI PUCCI, 6 **FIRENZE**

"IL VELAUTO"

LA MOTOCICLETTA PER TUTTI

AGENTI GENERALI PER L'ITALIA
TORINO - Corso Galileo Ferraris, 33
TELEFONO 54-24

Il più semplice;
il più elegante;
il più economico;
il più pratico
dei mezzi
di trasporto.

AGENTI PER LAZIO, ABRUZZI, MARCHE, UMBRIA
ROMA - Via delle Isole, 22
TELEFONO 83-12

Cercansi Agenti Regionali

Peugeot

CICLI - AUTOMOBILI - CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

Ditta G. C. F.lli PICENA
di CESARE PICENA
TORINO
Corso Inghilterra N. 17

Agenzia Generale PEUGEOT
per Italia e Colonie

Sub-Agenzia per a Lombardia
FRANCESCO FARAVELLI
Via Meravigli, 16 - Milano

L'APPLICAZIONE DEI MOTORI ALLE BICICLETTE

È questo un argomento di grande attualità, e la soluzione razionale del problema, relativo all'applicazione di una limitata potenza motrice alle biciclette ordinarie, si avvicina a grandi passi. Non è difficile persuadersi che lo sviluppo del ciclismo, già grande, diverrà grandissimo, quando la bicicletta non sarà uno sport necessariamente più o meno faticoso, perchè la presenza di un motore potrà permettere sia periodi di riposo tali da rendere più piacevole l'esercizio dello sforzo muscolare, ovvero aumenti di velocità, e l'agevole salita su forti pendenze.

Naturalmente alla introduzione corrente delle biciclette a motore occorrerà un periodo di esperienza che valga a rendere pratica in

FIG. I. - RUOTA MOTRICE AUSILIARE.

tutte le sue parti la nuova applicazione. Ed è sperabile che questo periodo di preparazione possa essere breve, sebbene non sieno di lieve entità le difficoltà pratiche. Già l'idea, attuata per la prima volta in America, non ha trovato in Europa facile diffusione; ce ne ha dato qualche esempio la costruzione inglese, un solo esempio di qualche importanza ci offre la costruzione francese. In Italia non sono pochi coloro che studiarono e studiano l'applicazione del motore al biciclo; ma non si tratta finora che di esperienze isolate, lontane ancora dalla mèta che è la creazione di una vera e nuova industria.

Questa lentezza di procedimento dimostra che il problema non ha una soluzione così facile ed ovvia, come potrebbe sembrare a prima vista. Applicare un motore ad una bicicletta non significa, nè deve essere, la trasformazione di questa in un motociclo. Concetto fondamentale deve essere quello di conservare al biciclo il suo carattere di sport a base di un esercizio muscolare igienico ed utile. Il motore deve costituire il sussidio per aiutare lo sforzo quando questo diventi eccessivo o richieda un periodo di riposo, o si vogliano ottenere risultati (di pendenza o velocità) che il solo sforzo umano non sarebbe sufficiente a consentire. L'adattamento del motore non deve perciò alterare in nessuna maniera i caratteri fondamentali del biciclo; il motore stesso deve potersi applicare e togliere con tutta facilità e rapidamente, e la trasmissione del movimento alla ruota motrice non deve in nessuna maniera, anche per la sua disposizione, recare disturbo alcuno alla trasmissione ordinaria col mezzo del pedale.

Quando poi si entra a considerare il tipo e l'ubicazione del motore altri elementi e non di lieve importanza debbono essere presi in considerazione, e cioè il tipo del motore, la sua ubicazione, il peso ed il modo della trasmissione coll'impiego eventuale di un cambio di velocità o senza di questo.

Tutto ciò dimostra la quantità dei problemi tecnici che si debbono risolvere per realizzare un'applicazione razionale, e dal loro numero risulta giustificata la relativa lentezza con cui l'applicazione procede.

Innanzi di esaminare con un certo dettaglio i caratteri della medesima, sgombriamo il terreno da un argomento che si riferisce indirettamente ad una applicazione del genere, vogliamo dire quello della *ruota motrice ausiliare*, che noi abbiamo avuto occasione di esaminare in uno dei passati numeri. Si tratta, come dicemmo, di una ruota semplice provvista del proprio motore che applicata posteriormente, talvolta lateralmente, mediante opportuno telaio di attacco alle biciclette, tandem, tricicli, ecc., li trasforma in apparati a trazione meccanica, senza togliere loro l'attitudine del movimento a pedale.

Una dei tipi di più recente costruzione è quello rappresentato nella fig. 1 ed è costituito da un telaio in lamiera stampata portante il motore e l'asse della ruota, adattabile al biciclo od altro veicolo del genere, mediante due attacchi articolati, tali articolazioni avendo lo scopo di lasciare al veicolo la massima elasticità. La ruota è a disco in lamiera; il serbatoio di benzina sovraincombe alla ruota fissato al parafango di questa. Il motore è sull'asse del veicolo; una manetta pel gas collocata sul guidone comanda la partenza e l'accelerazione. Ogni operazione di lubrificazione, carburazione, ecc., è automatica.

Le figg. 2, 3, 4, 5 ne mostrano applicazioni diverse.

Questa soluzione che risponde bene allo scopo di provvedere di un motore i bicicli,

ha però alcuni inconvenienti di ingombro e di costo e peso che non permettono di ritenere che essa possa offrire una soluzione ge-

FIG. 2. - APPLICAZIONE DELLA RUOTA MOTRICE AUSILIARE A UN BICICLO DA SIGNORA.

nerale al problema della bicicletta a motore; generale nel senso che possa diventare col tempo una eccezione trovare un veicolo che non sia munito del proprio motore, che non il caso inverso.

Per tale intento il motore deve essere senz'altro unito al biciclo, in modo da poterlo applicare e togliere facilmente, e per questo scopo, sia che il motore venga posto sul davanti del guidone, o dietro al sedile, o nell'interno del telaio fra le gambe del ciclista, non sia munito del proprio motore che non non è difficile trovare disposizioni di attacco soddisfacenti. La preferenza per il punto di applicazione può essere questione di gusto e di estetica in parte, mentre in parte può derivare da considerazioni di utilità meccanica; il motore posteriore aggiunge il proprio peso al peso aderente del veicolo, il motore centrale nel telaio, se le sue forze d'inerzia non sono perfettamente equilibrate, aiuta a risentirne l'effetto in minore misura durante il movimento.

FIG. 3. - APPLICAZIONE DELLA RUOTA MOTRICE AUSILIARE A UN TRICICLO.

Sovrattutto occorre che il motore sia estremamente leggero, e, se si tratta di un motore ad un solo cilindro nel quale le forze di inerzia non sono equilibrate, è necessario che queste forze siano minime e con opportuni contrappesi siano fatte agire nel senso longitudinale. Non si deve dimenticare che il biciclo è per se stesso un veicolo estremamente leggero, atto a risentire con facilità le vibrazioni ed oscillazioni che imprimono le forze di inerzia. Certamente il motore ad un cilindro non può offrire il necessario grado di equilibrio per un veicolo di tanta leggerezza, ed è a questa causa che deve essere attribuito il disagio che in alcune applicazioni del genere si è lamentato. Non è facile d'altra parte moltiplicare i cilindri data la necessità di evitare ingombri, mentre l'aumento a due cilindri sarebbe il minimo che può assicurare un sufficiente equilibrio.

Ma una condizione importante, la cui deficienza non ha permesso di apprezzare per intero i vantaggi dell'adattamento del motore al ciclo, è quella di provvedere il motore di un cambio di velocità. È facile comprendere che con motori di piccola potenza, quali sono i motori richiesti per queste applicazioni e

FIG. 4. - APPLICAZIONE DELLA RUOTA MOTRICE AUSILIARE A UN FURGONCINO.

che per ottenere la massima leggerezza funzionano con elevato numero di giri, l'utilizzazione completa dei vantaggi che si pretende realizzare non possa ottenersi che con un cambio a due o meglio a tre velocità. Quando, senza cambio, il veicolo sale una pendenza, la velocità del motore si riduce di tanto che il benefico supplemento di forza motrice che esso apporta si riduce in così grande misura da divenire trascurabile. Così nel momento della maggiore necessità il motore è diventato pressochè inutile. Assai probabilmente sta nell'assenza del cambio in tutti i tipi finora costruiti lo scarso apprezzamento che il pubblico ha fatto finora della nuova applicazione. Si tende a munire di cambi i mozzi dei bicicli ordinari; a maggior ragione il cambio occorre per il motore ausiliare. Certo, date le condizioni tecniche dell'impiego, non è facile la soluzione del problema che nasce da questa condizione. Ma la cinematica ha notevoli risorse, e la genialità dei tecnici potrà utilizzarle allo scopo. E. G.

NOTIZIE ED ECHI

Nuove tariffe doganali.

SVIZZERA. — Col 1° luglio è andata in vigore una nuova tariffa per le Vetture con motore meccanico. Essa importa per ogni 100 Kg. le seguenti percentuali:

Motociclette e tricicli a motore: Frs. 150.—

Châssis senza carrozzeria, senza perforazione, greggi o passati a prima verniciatura, non dipinti del peso fino a Kg. 1700 inclusivi Frs. 40.—; più di Kg. 1700 Frs. 150.—.

Vetture interamente o parzialmente carrozzate, come pure gli châssis non nominati più sopra: Vetture per trasporto persone, con carrozzeria: per peso di meno di Kg. 2200 Frs. 90.—; altri Frs. 150.—.

SPAGNA. — La nuova tariffa doganale importa i seguenti dazi: per vetture automobili con carrozzeria aperta 25.000 Pesetas oro; con carrozzeria chiusa 30.000 Pesetas oro.

Le delizie dell'automobilismo in Svizzera.

Il Cantone dei Grigioni — come è noto — ha da tempo posto l'automobile al bando dal suo territorio. Meno note sono invece le restrizioni in vigore negli altri cantoni.

Ogni veicolo che entra nel Cantone d'Unterwalden, deve pagare una tassa. La stessa disposizione vige per il Cantone d'Uri, eccetto Exenstrasse, e per certe strade del Cantone di Glaris. Il Cantone d'Appenzell ha ridotto le velocità massime autorizzate.

Il regolamento per la circolazione nel Cantone d'Uri prevede non meno di 6 velocità differenti. Una applicazione alla lettera di queste disposizioni presenterebbe quindi serii problemi di matematica.

Il Cantone d'Uri ha inoltre introdotto una disposizione speciale che non potrà non esser causa di gravi d'anni: l'automobile che incontra su di un percorso di montagna un animale isolato o un gregge, un cocchio o un cavaliere, deve sterzare dalla parte della valle, lasciando il margine della strada verso il monte libero, mentre invece dovrà incrociare normalmente a destra incontrando veicolo di altra specie.

Una vera piaga per la circolazione automobilistica sono i divieti esistenti per la circolazione nei giorni di domenica. Ne esistono di tutti i colori: dal divieto assoluto, fino alla circolazione assoluta: Oberwald e Niederwald: divieto di transito per tutte le domeniche (non i giorni di festa che cadono durante la settimana).

Glaris: tutte le domeniche, ma soltanto dalle 9 ant. alle 18.

Schwitz esclude l'automobile dalle sue strade da mezzogiorno alle 18, nel periodo da maggio a settembre, non soltanto alla domenica, ma anche nei giorni di feste riconosciute dalla chiesa cattolica.

Vaud fissa il divieto dalle 13 alle 19 per i mesi da maggio ad agosto e, in osservanza al tempo astronomico, sposta il divieto dalle 13 alle 18 e mezza per il mese di settembre.

Ginevra: divieto di circolazione dalle 13 alle 19 per tutte le domeniche e il giorno dell'Ascensione. Le strade di grande comunicazione fanno eccezione per la libera circolazione con la Francia.

Basilea-Città, Friburgo, Uri, Ticino, Vallese e Appenzell non proibiscono la circolazione nei giorni di domenica. I dodici rimanenti Cantoni hanno adottato un'unica formula e cioè: divieto di circolazione dalle 13 alle 18 e mezza dal primo di maggio al 30 settembre.

(Dal *Jura Bernois*).

L'automobile agli Stati Uniti.

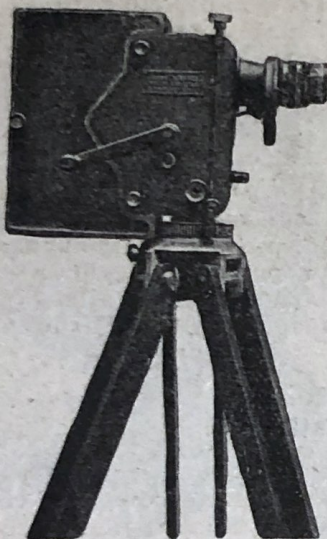
Se il censimento del 1919, di cui demmo notizia l'anno scorso, aveva fatto conoscere cifre veramente fantastiche relativamente allo sviluppo dell'automobile negli Stati Uniti, il censimento 1920 rappresenta un salto innanzi veramente impressionante. Si tratta rispettivamente al 1919 di un aumento del 22 %, ossia 1.645.849 vetture di più che sono entrate in circolazione facendo salire il totale delle vetture a 9.211.295, alle quali si debbono aggiungere 238.146 motociclette e pertanto il quoziente relativo alla popolazione scende da un'automobile ogni 14 individui ad un'automobile ogni 11. Si noti poi che dei 9 milioni di vetture automobili, solamente 841.960 sono autocarri o veicoli commerciali, gli altri 8.361.605 sono rappresentati da vetture automobili propriamente dette.

In America l'aumento enorme del numero delle automobili fa sorgere inquetudini nei riguardi dei rifornimenti di benzina. Beate quelle inquietudini! Nel nostro Paese non ve ne sono davvero, poichè gli italiani non hanno ancora compreso l'influenza dell'automobile pel progresso civile della Nazione. La memoria redatta dalla Direzione del Touring e pubblicata su questa *Rivista* sta a testimo-

I MIGLIORI

AGENTI GENERALI PER L'ITALIA E COLONIE
VITTORIO GRILLI & C. - MILANO
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

SCYTHES

LA PIÙ GRANDE NOVITÀ DEL GIORNO!

L'Apparecchio **SCYTHES** rappresenta quanto di più pratico e di più ingegnoso è stato sinora ideato in fatto di apparecchi cinematografici da famiglia poichè serve tanto per la presa che per la proiezione e la stampa. Il dilettante potrà fare tutte le operazioni da sè.

Comporta rotoli pellicole caricantesi alla luce del giorno a perforazione normale di 25 metri e complessivamente costa solo **L. 2400**.

Per schiarimenti rivolgersi alla Ditta concessionaria
BIETENHOLZ & BOSIO - 19, Corso Oporto - **TORINO**

AUTO GARAGE
• PERUGIA •

AGENZIA **FIAT** PER L'UMBRIA

ACCESSORI - PARTI DI RICAMBIO - PNEUMATICI - GOMME PIENE - VELOCIPEDI - MOTOCICLI

OLIO VACUUM

Filiale in ROMA - Via Isonzo, 28

I nuovi prezzi per il 1921

DELLE

AUTOMOBILI

La Ditta NAGAS & RAY porta a conoscenza del pubblico i prezzi ridotti delle Automobili "FORD„ che avranno valore per tutto l'anno 1921. — E' superfluo far rilevare la forte differenza fra i prezzi cessati e quelli nuovi stabiliti da oggi per l'anno in corso.

Prezzi 1920		Prezzi 1921
L. 28.500	Torpedo 5 posti	L. **19.500**
„ 35.500	Coupé de ville	„ **24.500**
„ 38.500	Guida interna	„ **26.500**
„ 28.500	Due posti	„ **19.000**
„ 22.500	Chassis	„ **15.500**
„ 22.500	Camioncino	„ **17.500**
„ 24.500	Furgoncino	„ **19.500**

Con messa in marcia elettrica
L. 2000 in più

GARANZIA 3 ANNI

Le parti di ricambio della "FORD„ sono sempre pronte sia alle sedi centrali di Milano e Torino come presso i numerosi agenti in tutte le città d'Italia.

NAGAS & RAY

MILANO Via Legnano, 32
TORINO C.° S. Maurizio, 57

niare come Governo, Autorità locali, Enti e molti cittadini abbiano in fatto di automobilismo dei concetti assai antiquati.

L' idro-sci.

L'idro-sci Plet rappresentato nelle figg. 1, 2 e 3 si compone di due galleggianti allungati su cui appoggia l'idrosciatore nel modo che indicano le applicazioni del sistema alla pesca, al diporto ed alla caccia che sono rappresentate nella fig. 1. Il modo di appoggio permette l'abbassamento del centro di gravità. L'avanzamento si ottiene col moto delle gambe come se l'uomo camminasse su strada. Le tre palette collocate alla parte posteriore, quando il piede avanza si ripiegano

FIG. 1. - MODO DI USARE L'IDRO-SCI PLET PER LA PESCA, IL DIPORTO SEMPLICE E LA CACCIA.

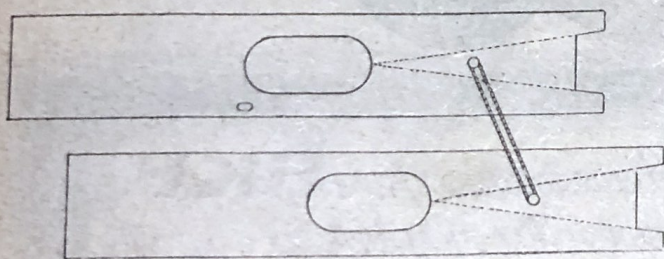



FIG. 2. - PIANTA DELL'IDRO-SCI PLET.

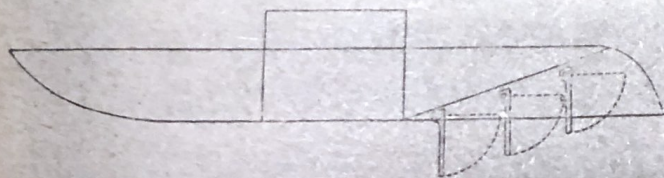



FIG. 3. - VISTA LATERALE DELL'IDRO-SCI PLET.

alla parte posteriore diminuendo la resistenza all'avanzamento, mentre nel momento in cui il piede riposa si abbassano, ed accrescono la fissità del punto di appoggio.

Modelli degli apparecchi ideati da Leonardo da Vinci.

Presso il Museo Nazionale degli S. U. d'America usando i disegni e i suggerimenti di Leonardo da Vinci fu costruito un modello di velivolo ad ali battenti.

Il modello è quello costituito da una trave longitudinale sulla quale il pilota si adagia, facendo muovere le ali laterali, mediante una trasmissione comandata dai due piedi, e regolando l'apertura delle ali con un complesso di fili manovrati con le mani. Questo modello è il primo di una serie di 20 apparecchi che saranno costruiti per il Museo. Il modello è in scala 1/4 e l'apparecchio al vero ha la lunghezza di m. 4,50 e l'apertura di due.

Il freddo e i motori a scoppio.

Il Col. J. G. Vincent, che è uno dei disegnatori del motore Liberty a 12 cilindri, afferma che gli inconvenienti nel funzionamento dei motori dovuti al freddo eccessivo, causa comune di tanti incidenti, vengono eliminati con l'adozione di un nuovo strumento detto il « riscaldatore », al quale l'inventore annette grande importanza per l'aumento di sicurezza nei voli di pace e di guerra.

Il còmpito di questo strumento è quello

NOTIZIE ED ECHI

di fornire l'esatto quantitativo di calore necessario per evaporizzare il combustibile, lavoro che viene eseguito automaticamente senza che si debba ricorrere ad alcuna manovra.

Le esperienze vennero eseguite sul motore Packard 165 HP quasi identico al Liberty 450 HP ed ebbero, secondo l'inventore, un risultato completamente soddisfacente.

È un piccolo strumento attaccato al carburatore e contiene una piccola fiamma a benzina, la quale scalda la carica che entra nel motore.

Il più piccolo dirigibile del mondo.

È iniziata presso lo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche in Roma la costruzione di un dirigibile piccolissimo semirigido che dovrà servire per l'allenamento dei piloti e per turismo della capacità di 1100 mc.

Il dirigibile sarà provveduto di due motori e potrà sviluppare una velocità di 75 km. all'ora. La navicella potrà contenere 5 persone.

Con 5 persone a bordo si prevede che il raggio d'azione di questo piccolissimo dirigibile, oltrepasserà i 500 km.

Tra benzina, olio e gas la spesa ai prezzi attuali non oltrepasserà L. 1,20 per km. percorso dal dirigibile.

Il suo costo di costruzione non sarà maggiore di quello d'una vettura automobile di lusso.

È da prevedersi che questo dirigibile economico, di poco ingombro e di facile manovra troverà impiego nel campo dei trasporti commerciali e turistici.

I nuovi bilanci dell'aeronautica di Francia.

I bilanci per l'aeronautica per il nuovo anno sono stati votati dalla Camera francese senza alcuna opposizione.

Ciò è dovuto al lavoro preparatorio fatto nell'ambiente parlamentare.

Per quanto riguarda l'aeronautica militare essa è ripartita in numerosi capitoli di spesa (stipendi ed indennità, materiale, nuove costruzioni, scuole, interni, colonie).

Le diminuzioni fatte sono quasi insignificanti. Il bilancio preventivo approvato per l'aeronautica militare è ora di 380 milioni su poco più di 400 domandati. Su tale somma 4.800.000 franchi sono stati assegnati per l'aeronautica delle Colonie.

Per quanto riguarda l'aeronautica marittima la domanda del Ministero della Marina era di 50 milioni di franchi. Il credito votato in seguito al rapporto della Commissione delle finanze alla Camera dei deputati è stato di 43.700.000 franchi.

Per l'aeronautica civile, il credito domandato di 180 milioni è stato integralmente approvato.

Un assessorato pei forestieri.

Decisamente il turismo sta attraversando un quarto d'ora molto favorevole. L'esempio dello Stato, che ha dato vita all'*Ente Nazionale delle Industrie Turistiche,* sembra spingere non soltanto gli enti locali, le associazioni, ecc., ad una più intensa ripresa di attività e ad una più seria valutazione dell'importanza del fenomeno turistico e dei suoi bisogni, ma anche indurre le municipalità più importanti a prendere una parte attiva nella esplicazione dei còmpiti turistici.

Napoli ha dato il buon esempio creando un assessorato pei forestieri a capo del quale è stato designato il conte Pietro Municchi.

Scopo del nuovo ufficio deve essere quello, in un primo tempo, di eliminare con un'azione pronta ed energica tutte le cause di disturbo che si compiono ai danni del forestiero. Epurare quindi le banchine di sbarco da quegli elementi che esercitano la loro delinquenza. Istituire un accurato servizio di vigilanza con agenti municipali, i quali siano in grado di dare indicazioni al forestiero, per lo meno in lingua inglese e francese e che gli diano l'impressione di aver messo piede in una città ospitale e civile.

Successivamente si occuperà di migliorare l'estetica del paesaggio e il più che possibile i pubblici servizi, creando una zona favorita, che potrebbe estendersi da Posillipo al Museo, dove il forestiero trovi ordine, nettezza, difesa, dove possa indisturbato girare a suo talento senza molestia e senza sgradite sensazioni.

D'accordo poi con i Comuni della Provincia si organizzeranno gite e si prenderanno accordi con le varie Società per servizi di escursioni, creando un movimento che, mentre alletti il forestiero, possa essere utile anche allo sviluppo ed all'incremento commerciale della città.

Si provvederà infine all'impianto di grandiosi saloni e giardini d'inverno; insomma si cercherà di dare anche a Napoli quanto il forestiero trova in altre città, le quali, solo con l'organizzazione di innumerevoli attrattive, hanno potuto supplire alle mancanze di

naturali bellezze, riuscendo a trattenere il forestiero il maggior tempo possibile.

Per la visita ai campi di battaglia italiani.

Sotto gli auspici dell'ENIT e con l'interessamento di alcune Società turistiche locali sono stati organizzati vari itinerari per visite ai campi di battaglia, gite del più grande interesse per chi abbia desiderio di conoscere le terre che portano ancora le impronte gloriose e dolorose della grande lotta.

Le gite sono compiute mediante comode ed eleganti autovetture, alcune di esse hanno la durata di un giorno, altre di due. Alcuni itinerari partono da Mestre ed a quel centro riconducono; altre da Rovereto, da Trento, da Trieste, da Belluno, sempre con ritorno al punto di partenza.

Un elegante opuscoletto tascabile, riccamente illustrato dal quale risultano non solo le notizie pratiche relative a ciascun itinerario, ma anche le indicazioni turistiche illustranti le zone attraversate e gli avvenimenti bellici che in esse si svolsero, è stato pubblicato dall'ENIT ed è in vendita a L. 2,80 (spese di invio comprese); chiederlo alla sede di Roma di quell'Ente (v. Vicenza, 7), agli Uffici di Viaggio e Turismo, principali agenzie, ecc.

Si sta curando anche un'edizione francese ed inglese dell'opuscoletto.

Nuovi servizi automobilistici.

L'impresa « Bella Riviera » ha istituito un servizio automobilistico pubblico con tre corse di andata e tre di ritorno fra *Genova-Nervi-Santa Margherita-Rapallo* con transito a *Portofino Vetta*.

Nella stagione dei bagni le corse verranno aumentate.

Un nuovo rifugio.

A cura della Sezione Biellese del Club Alpino Italiano è stato inaugurato il Rifugio Rivetti (in memoria di Alfredo Rivetti, miseramente perito nel 1911 per accidente alpinistico), che sorge a 1850 metri d'altezza alla Mologna, su di un piccolo sperone che domina la vallata; dista due ore da Piedicavallo, onde agevola e comoda le comunicazioni tra il Biellese e Gressoney (Colle Mologna Grande) e Riva Valdobbia (Alpe Macagno e Val Vogna), serve come punto di partenza per numerose escursioni in una vasta zona alpina relativamente poco conosciuta e nella quale emergono le vette dei Gemelli di Mologna, Punta Tre Vescovi, Forte della Meja, Cossarello, Cornarosso, ecc.

Un convegno di Alpini.

Nei giorni 3, 4, 5, 6 settembre 1921 avrà luogo a Cortina d'Ampezzo il 1° Congresso dell'Associazione Nazionale Alpini (Milano, via Silvio Pellico, 8). Congresso... mobile, poichè la 1ª giornata si svolgerà a Cortina, con l'inaugurazione del Monumento al generale Cantore, le altre condurranno i congressisti alle Tofane, al Passo di Costalunga e finalmente all'attendamento predisposto nell'Alta Valle Contrin (Alpinopoli).

A Nocera Umbra.

Sono stati riaperti gli alberghi « Bagni » e « Roma » annessi allo stabilimento idroterapico di Nocera-Umbra, sotto nuova gestione.

Il Grand Hôtel Bagni, che è stato completamente rimesso a nuovo, comprende 46 camere oltre le sale terrene. Sono in corso di esecuzione analoghi restauri all'albergo « Roma », che per ora funziona come *dépendance* del Grand Hôtel Bagni.

Gli alberghi sono circondati da un parco che si congiunge con una pineta in collina.

Rovereto che risorge.

Siamo lieti di segnalare che l'antico *Hôtel Fuchs*, sul Corso Rosmini di Rovereto, è stato riaperto ed è stato ribattezzato col nome di *Grand Hôtel Vittoria Nazionale*. L'ampio ed elegante edificio è stato completamente rinnovato.

Una iniziativa alberghiera per le terre devastate di Francia.

L'Ufficio Nazionale Francese di Turismo, perchè la ridente piccola stazione di Clermont, nelle Argonne, distrutta dalla guerra,

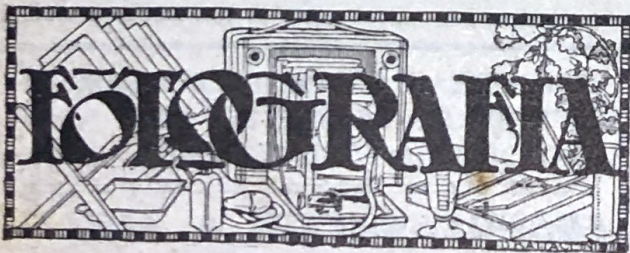
riprendesse il movimento turistico che l'animava per il passato, ha inaugurato in quella regione un *camp-hôtel*, sotto il nome « Hôtellerie de la Forêt d'Argonne ». L'albergo consta di alcune baracche di costruzione leggera, e costituite del solo piano terreno; tali fabbricati sono di una semplicità che non esclude nè la perfetta eleganza di ogni dettaglio nè il *comfort* più moderno. Complessivamente l'« Hôtellerie » possiede 50 camere ed una vasta sala da pranzo.

Ad Arras, per supplire all'insufficienza dei mezzi di alloggio l'Ufficio stesso ha promosso l'apertura di un treno hôtel, formato da diciassette vagoni di tipo americano, costituiti da camere-cabine, che consentono alla città di disporre di una ottantina di letti per i turisti.

Corsi speciali per Segretari d'albergo e camerieri a Montecatini.

Dal 1° al 7 luglio hanno avuto luogo a Montecatini presso la Scuola Commerciale pareggiata con Sezione Albergatori, alla presenza del delegato dell'ENIT, Comm. Italo Bonardi, Segretario della Delegazione Romana del T. C. I., gli esami degli allievi dei Corsi speciali per Segretari e Camerieri d'Albergo istituiti per iniziativa dell'ENIT e del Municipio di Montecatini.

Tutti gli allievi (ad esclusione di uno) hanno superato felicemente la prova ed hanno potuto trovare un utile collocamento presso primari alberghi di Montecatini. Siamo lieti del buon esito di questi Corsi che, per quanto si può rilevare dal risultato ottenuto in questo prima anno di esperimento, sono certamente destinati ad un ottimo avvenire.

Ci consta che per l'anno venturo i corsi verranno aperti in novembre ed avranno la durata di sei mesi.

Novità nel campo fotografico.

Una delle questioni che per molto tempo ha appassionato i cultori della scienza fotografica, ma che ottenne mai una risoluzione perfetta e pratica, è quella che riguarda la possibilità di sviluppare i negativi senza luce rossa od altra priva di azione sullo strato sensibile delle lastre e delle pellicole fotografiche. Dalla risoluzione completa di tale problema, cui si giunse recentissimamente, chi, più specialmente, ne risente utilità è l'escursionista, per ragioni facilmente intuibili e note a quanti fanno della fotografia turistica e sulle quali per brevità non è il caso di soffermarsi.

Il Lüppo-Cramer avendo osservato che i prodotti di ossidazione che traggono origine, particolarmente, dal bagno di sviluppo all'amidolo, avevano la proprietà di ridurre notevolmente la sensibilità della gelatina bromuro d'argento ne stabilì la costituzione molecolare. Indi ricercò, tra i composti chimicamente ad essi analoghi, una sostanza che, messa a contatto delle preparazioni sensibili ne insensibilizzasse al massimo il bromuro d'argento non colpito dalla luce durante l'esposizione, ma che nel contempo non avesse azione alcuna sull'immagine latente. Queste concomitanti proprietà il Lüppo-Cramer le trovò associate nella fenosafranina: il problema dello sviluppo alla luce bianca veniva così risoluto.

Converrebbe esporre la teoria formulata colla quale si verrebbe a spiegare l'utile e del tutto speciale comportamento della fenosafranina, ma su di essa si può sorvolare per dire direttamente della parte pratica dell'impiego di tale sostanza colorante.

Il Lüppo-Cramer, dalle sue esperienze, ha potuto dedurre che basta aggiungere dieci centimetri cubici di una soluzione contenente un grammo di fenosafranina in due litri di acqua, a cento di sviluppatore perchè il bagno così risultante determini la desensibilizzazione del bromuro d'argento rimasto intatto durante l'esposizione della lastra. Dopo che il negativo è stato tenuto in questo sviluppo desensibilizzatore per un minuto all'oscuro, o alla luce inattinica, si può accendere una candela, o una lampadina elettrica, e seguire così lo svolgersi dell'immagine senza pericolo che questa abbia a velarsi.

Siccome l'aggiunta della soluzione di safranina direttamente al bagno rivelatore può determinare in questo un intorbidamento, è più conveniente desensibilizzare la lastra in precedenza coll'immergerla, sempre per un minuto, in una soluzione di safranina all'uno per duemila e passarla poi nel bagno sviluppatore alla luce della candela o della lampada elettrica. Si tenga per norma che la candela dev'essere ad una distanza di un metro e mezzo circa dalla bacinella in cui s'opera lo sviluppo: con sorgenti di luce più forti ci si regolerà di conseguenza.

Col fissaggio, che si compie nel modo consueto, e col successivo lavaggio vien eliminata la lieve tinta rosea di cui resta impregnata la gelatina, tinta che non si può invece

facilmente togliere dal supporto delle carte a sviluppo. Va ricordato che una soluzione al 5 % di acido cloridrico e al 2 % di allume favorisce la decolorazione della gelatina delle lastre e delle pellicole.

La safranina, pur non possedendo alcun potere rivelatore, tuttavia funzionerebbe da acceleratore dello sviluppo e, secondo il Namias, consentirebbe una migliore utilizzazione dell'immagine latente, permettendo essa che anche il bromuro d'argento più profondo nella gelatina venga ridotto dallo sviluppatore: donde la possibilità di ridurre il tempo d'esposizione delle lastre e quella di aver negativi sufficientemente intensi da soggetti posti in condizione di luce poco favorevoli.

Gli sviluppatori che meglio si prestano all'impiego della fenosafranina son quelli al metolo-idrochinone e al solo idrochinone.

Non solo le lastre ordinarie, ma ancora le pancromatiche, che sono le più facili a velarsi durante lo sviluppo a cagione della luce inattinica alla quale esso si effettua, possono venir trattate col processo alla safranina, di modo che ne risulta un vantaggio enorme nella riproduzione monocromatica delle tinte del soggetto.

Da quanto detto è superfluo consigliare sempre, anche pei lavori in casa, il trattamento delle lastre colla safranina, la quale diverrà di certo in breve di impiego generale.

Per coloro che si dilettano di fotografia a colori va rammentato che il Pellerano, l'ottimo autocromista italiano, ha dimostrato la pratica utilità della fenosafranina nel processo tricromico, con un suo studio apparso nella *Rivista Fotografica Italiana* di Vicenza.

Ciò che fu sopra esposto vien a far comprendere come la scoperta della proprietà della safranina e la sua immediata applicazione pratica debbano riuscire utilissime all'escursionista fotografo, specialmente in viaggio, quando cioè spesso, per non dir sempre, non può disporre di comodità sufficienti per procedere allo sviluppo delle lastre via via che le ha esposte. Come già s'è ricordato, in passato erano stati escogitati mezzi e metodi che avrebbero dovuto portare agli stessi risultati cui si giunse con la fenosafranina, ma raramente venivano utilizzati non presentando la semplicità e la praticità che offre il processo safraninico, col quale il problema dello sviluppo alla luce bianca ottenne completa ed elegante risoluzione.

Dott. A. ROSSI.

Un grande piano di difesa della vita e del lavoro.

Il prof. Ettore Levi, membro del Consiglio Superiore di Sanità del Regno, in una pubblicazione di propaganda « La medicina sociale in difesa della vita e del lavoro », lancia un progetto per la creazione di un Istituto italiano di igiene, previdenza ed assistenza sociale — organo pratico scientifico di divulgazione, di consultazione, di coordinamento e di studio — che è stato lodato ed incoraggiato pubblicamente dall'on. Luigi Luzzatti. Anche il Re se ne è interessato, ed in un'udienza concessa all' ideatore del progetto ha voluto rendersi conto del suo possibile funzionamento pratico.

In Italia le iniziative di etica e di igiene sociale, preservatrici dell'incolumità ideale e fisica della nostra stirpe, sono varie, ma confuse, slegate, ciascuna indipendente dalle altre e tutte improntate ad uno spirito sorpassato di carità. Ora questi problemi vanno studiati e risolti organicamente, non lasciati all'empirismo della beneficenza, ma inquadrati in un vasto piano di sistemazione sociale, inspirato anche al criterio che la vita umana è il massimo valore economico; quindi nessuna società ha il diritto di sperperarla.

L'organizzazione statale, dato il suo meccanismo burocratico, non è la più atta ad animare una lotta proficua contro le malattie sociali, si chiamino tubercolosi o prostituzione, alcoolismo o malattie sessuali, nè a difendere l'esistenza infantile nè a creare una efficace profilassi industriale; perciò occorre che di tale previdenza umana si facciano promotori tanto i datori di lavoro, quanto le classi lavoratrici. Dalla necessaria collaborazione dei rappresentanti del capitale e del lavoro, cui non potrà mantenersi estraneo lo Stato, può sorgere l'Istituto ideato dal prof. Levi.

Con un programma inizialmente limitato, ma pratico, ma estensibile nel tempo, esso potrà collaborare alla pacifica restaurazione ed allo sviluppo morale e materiale del paese in genere, e più particolarmente di quelle

SUONERIE ED APPARECCHI PNEUMATICI "EOLOS"
Corso Vercelli, 29 — MILANO — Telefono 40-179

Abolizione completa delle Pile e dei Trasformatori di corrente elettrica!

Impianti completi di Suonerie ad aria compressa — Installazione facilissima ed istantanea
Durata eterna senza nessuna manutenzione — Costo mitissimo — Eleganza massima

Chiavistelli e Serrature pneumatiche

SCONTI SPECIALI AI RIVENDITORI - CERCANSI ESPORTATORI ED ESCLUSIVISTI PER OGNI REGIONE.

MODELLO 1921

LA NUOVA VETTURETTA

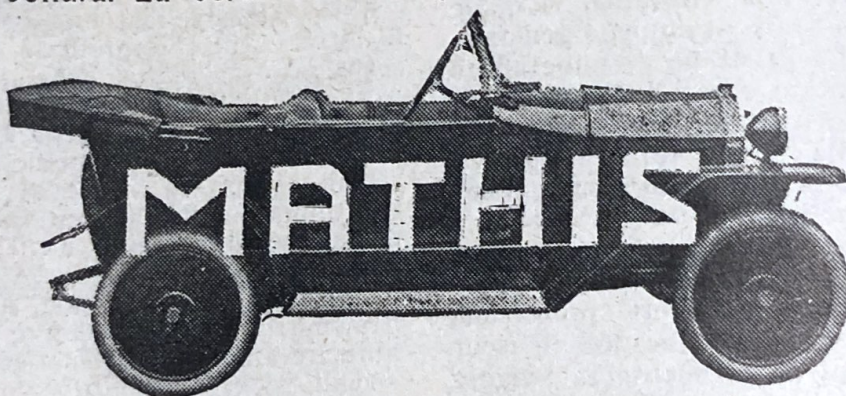
MATHIS

TIPO S.B. 8-10 HP.

FABBRICA CON 20 ANNI D'ESPERIENZA - SPECIALISTA DELLA PICCOLA VETTURA

I VANTAGGI DELLA 8-10 HP MATHIS

La più economica, robusta, veloce ed elegante, per la sua stabilità. Dà l'impressione della grossa vettura. La vera macchina pratica per Professionisti e Commercianti.

CONSUMO BENZINA
DA 6 A 7 LITRI
OGNI 100 KM.
AVVIAMENTO E
ILLUMINAZIONE
ELETTRICA
WESTINGHOUSE
FRIZIONE A DISCHI
4 VELOCITÀ
E RETROMARCIA
MOTORE
4 CILINDRI
MONOBLOCCO

VELOCITÀ
70-75 KM.
ALL'ORA

Rappresentanti Generali per il Piemonte e Sicilia
AUTO GARAGE C. OSTENGO
Via S. Secondo, 33 - **TORINO**

Sub-Agente per la SICILIA ORIENTALE
GARAGE SALVATORE CURRÒ
Corso Vittorio Emanuele, 69 - **ACIREALE**

MINIMAX

BREVETTATI ESTINTORI DA INCENDIO
ADOTTATI IN TUTTO IL MONDO
SOCIETÀ ANONIMA GENOVA PIAZZA MERIDIANA 4

regioni meridionali ed insulari, nelle quali le condizioni sanitarie sono in armonia colla deficiente cultura media, non solo dei lavoratori, ma anche della piccola e media borghesia.

Il IX Giro ciclistico d'Italia — conclusosi il 12 giugno sul cemento della pista del « Sempione » — può dirsi abbia segnato l'inizio di un periodo di crisi nella nostra attività ciclistica su strada. Ciò, almeno, per quanto concerne i professionisti: questi, infatti, allettati dai guadagni anche troppo lauti loro offerti dai direttori di velodromi, si sono dati ad una scomposta ed antisportiva serie di competizioni su pista, non disdegnando persino di partecipare, nel giro di 24 ore, a due riunioni: una diurna e l'altra serale! Naturalmente l'eccesso di lavoro è a tutto discapito della « forma » individuale dei singoli campioni e ancor più della serietà e della dignità dello sport popolare per eccellenza, attorno al quale con tenace amore si accendono i mai sopiti entusiasmi delle masse.

Lo stesso Giro d'Italia, del resto, segnava già — coi suoi risultati — la pietosa decadenza del ciclismo italiano, assai lontano oggi dalle altezze cui era salito coi Gerbi, coi Ganna, coi Cuniolo — per non citare che i più fulgidi astri d'un ormai tramontato firmamento sportivo.

Per quanto si sia tentato di dimostrare che le cose stavamo altrimenti, il fatto inconfutabile è che — ritiratosi dalla lizza Girardengo — il Giro vide ridotto tutto il suo interesse agonistico a un duello fra il « team » capitanato da Belloni e quello di cui era il massimo esponente Brunero. Ma duello fiacco, senza mai un bagliore di quella combattività che mandò in delirio le folle di dieci e venti anni addietro, quando un atleta superiore — lungo un'erta difficile o giù per una folle discesa — piantava in asso tutti i rivali e giungeva primo al traguardo di buoni minuti e, talvolta, anche di mezz'ora!

Ora i tempi sono assai mutati; e Brunero ha vinto un Giro, lungo Km. 3081,700 per soli 41'' di vantaggio guadagnati tre tappe prima dell'ultima. Ebbene, in nessuna di queste fatiche finali e decisive, che pur si svolgevano per centinaia di chilometri di percorso talvolta assai aspro, Belloni e i suoi riuscirono a effettuare e neppure a tentare un attacco contro il *leader* per togliergli il minimo vantaggio conquistato.

Così Giovanni Brunero — il « ragazzo » di Ciriè che aveva, nelle prime prove del '21, confermate le belle dimostrazioni di forza del 1920, culminate nel vittorioso Giro dell'Emilia dello scorso anno — guadagnava il IX Giro d'Italia in 120 ore 24' 58'' a una media oraria di 25,592 all'ora. Anche questa, oh! quanto inferiore alle medie di altri tempi allorchè pareva scadente una media di 28, e si potevano vincere delle tappe faticose a 32 e 33!

Qualcuno ha definito una « passeggiata » il Giro d'Italia di quest'anno: a noi la definizione pare esagerata e forse dettata da spirito di avversione verso gli organizzatori della prova; ma certo dobbiamo obiettivamente rilevare i deficientissimi risultati sportivi del Giro, la cui nota saliente è da ricercarsi nel favore delle folle sapientemente ottenuto attraverso il « battage » giornalistico.

Piene di interesse sono invece le prove domenicali dei « primi »: i dilettanti « filano » forte, dànno tutti sè stessi allo sport preferito. E noi dobbiamo ammirare in Adriano Zanaga, il padovano che domenica 3 luglio vinse il campionato nazionale alla media di più che 30 all'ora, il degno rappresentante di un'eletta schiera di giovani « routiers » dai quali il decadente ciclismo professionistico italiano attende un'onda di nuovo sangue.

Degna di nota anche la vittoria del torinese Francesco Gay nel campionato « juniores » svoltosi contemporaneamente a quello dilettanti: questo sulle strade toscane, l'altro sulle liguri.

Nè possiamo tacere delle coraggiose prove che, mentre scriviamo, sta compiendo in terra straniera il vogherese Luigi Lucotti: egli partito come modesto *outsider* nel « Tour de France » ha saputo portarsi, con una serie di affermazioni convincenti e regolari, ai primissimi posti della classifica generale nella maggior corsa ciclistica francese.

A contendere il primato, sinora completo e indiscusso, sulle nostre strade, al ciclismo, sale — con magnifico « crescendo » — lo sport della motocicletta. Più forse delle prove di velocità pura, in circuito chiuso, contribuiscono alle nuove fortune del popolarissimo tra gli sports del motore le lunghe marcie di resistenza sulle libere strade che meravigliosamente servono a cimentare l'audacia e

l'abilità dei piloti insieme alla qualità delle macchine.

Le due più recenti prove di gran fondo che hanno avuto larga eco nel campo motociclistico non soltanto italiano sono state il Circuito del Sestrières del 26 giugno e la II Coppa Ravelli del 3 luglio. La prima aveva la sua più bella caratteristica nella difficoltà, coraggiosamente affrontata e trionfalmente vinta da quasi tutti i concorrenti, dell'ascesa al Colle del Sestrières, di oltre duemila metri d'altezza. L'altra — la prova bresciana indetta per il secondo anno ad onorar la memoria del compianto « asso » Ravelli — si imponeva per la lunghezza inusitata del percorso.

Molti erano i critici che pensavano fosse assai difficile — quando non ne sostenevano addirittura l'impossibilità — superare i 1000 chilometri consecutivi della prova bresciana alla velocità massima, consentita dai regolamenti stradali e da quello della manifestazione, di 50 orari. Invece, su 21 partiti, ben 10 compivano la marcia a medie oscillanti fra i 38 e i 54; e il vincitore assoluto — il trevigiano Angelo Santantonio — otteneva esattamente i 54,860 impiegando a coprire i 1015 chilometri della II Coppa Ravelli ore 18.29'.7''.$^2/_5$.

L'« exploit » del giovane campione veneto che ha viaggiato una notte ed un giorno — dalle 22 di sabato 2 luglio alle 17 di domenica 3 — partendo da Brescia e ritornando alla Leonessa per Verona, Treviso, Udine, Trieste, Treviso, Ferrara, Bologna, Parma e Milano, ha destato rumore anche all'estero. Uno dei più diffusi fogli sportivi di Francia, il parigino *Echo des Sports,* traeva appunto occasione dal risultato trionfale della « Ravelli » per riconoscere onestamente come l'iniziativa motociclistica in Europa fosse passata all'Italia.

A noi il riconoscimento straniero fa molto piacere; ma anche senza di esso ben sapevamo essere il nostro paese ormai indiscutibilmente alla testa dello sport della motocicletta sul vecchio continente, non solo per quantità di gare e genialità di « formule » sibbene anche per classe eletta di campioni e ognor crescente favore di folle.

L'automobilismo attraversa ora un periodo di floridità: dopo la Parma-Poggio e la Targa Florio si è avuta, a cura dell'A. C. Firenze, una serie di manifestazioni, tutte ottimamente riuscite: la Coppa delle Cascine, il Km. lanciato, la Coppa della Consuma. Quest'ultima, mantenutasi degna della propria classicità vedeva quest'anno la vittoria del romano Angelini che demoliva ogni « record » precedente, compreso quello stabilito lo scorso anno dal marchese Niccolini. Da rilevare pure la prova del milanese Eugenio Silvani che, con macchina di soli 1500 cmc. di cilindrata, si piazzava terzo della classifica generale precedendo vetture con motori di doppia e tripla potenza.

Ora, tutto il mondo dell'automobile è in attesa del concorso di regolarità di 2300 chilometri indetto dal 7 al 15 agosto dalla U. C. A. M. di Milano che, da occidente ad oriente, comprenderà nel suo tracciato l'intera cerchia alpina. Esso si intitola appunto « Coppa delle Alpi » e costituirà una prova sportiva e turistica insieme di notevolissimo valore.

A settembre poi, dal 4 all'11, si svolgerà la grande settimana motoristica bresciana comprendente il Gran Premio d'Italia di Aviazione, il Gran Premio delle Nazioni motociclistico, il Gran Premio Vetturette, il Gran Premio « gentlemen » e il Gran Premio d'Italia per vetture, quest'ultimo retto dalla stessa « formula » dei 3 litri e degli 800 Kg. con la quale sono stati corsi il Gran Premio d'Indianapolis e il Grand Prix dell' A. C. F. del 25 luglio.

Terreno della lotta sarà il triangolo formato dalle località Fascia d'Oro, abitato Montichiari, bivio per Calvisano: tre rettilinei con uno sviluppo totale di circa 18 chilometri, lungo i quali si stanno compiendo colossali lavori di adattamento stradale e di impianti per la corsa.

Uno sport che in Italia non riesce ancora a conquistare i favori del gran pubblico, ma per il quale si compiono invece frenesie in molti altri paesi d'Europa e specialmente in America, è la boxe.

Preparato dalla stampa sportiva ed anche politica dei due continenti come un grande avvenimento mondiale, atteso con ansia morbosa dalle folle appassionate al di qui e al di là dell' Oceano, ebbe luogo, sabato 2 luglio, a Jersey City il più gran match di boxe che le storie sportive registrino. Erano in pallio il titolo di campione assoluto del mondo, ed una borsa di tre milioni e mezzo di lire circa; protagonisti del « great event » l'attuale detentore del maggior titolo — l'americano Dempsey — e lo sfidante

il francese Carpentier, campione d'Europa. Dall'inverno 1920, da quando cioè Giorgio Carpentier, battendo a Londra l'inglese Beckett, conquistava il più alto alloro pugilistico europeo, si iniziarono trattative per la conclusione dell'incontro che avrebbe dovuto decidere di una superiorità mondiale. Ma le difficoltà erano moltissime e di vario genere: finanziarie innanzi tutto ed anche politiche perchè non sono molti gli Stati d'oltre mare nei quali le partite di pugilato sono ammesse se non regolate da norme così severe come quelle necessarie per un campionato del mondo.

Alla finanziaria provvide un impresario new-yorkese specializzato in questo genere di affari — Tex Rickard — mentre l'ospitale suolo di Jersey City — ad onta dell'opposizione tenace e non doma neppure alla vigilia del match, da parte dei « riformisti » del luogo — si offriva come teatro della grande disfida.

Il teatro, per essere proprii, consisteva in una arena espressamente costituita e capace di 31.000 spettatori: tanti, infatti, se ne assiepavano, alle ore 15 del 2 luglio attorno al « ring » sul quale si sarebbero decise le sorti del campionato del mondo.

L'incasso fu esattamente di 1.623.380 dollari (al cambio attuale circa 32.500.000 lire) ciò che costituisce il « record » assoluto in fatto di spettacoli sportivi; e, crediamo, anche non sportivi.

L'impresario ha dichiarato che le spese (compresa la borsa dei due pugilisti) sono ammontate a 954.000 dollari; ciò che assicura al « mago dei promotori » un utile di 600.000 dollari, pari a 12 milioni !... Nè si possono calcolare le cifre cui son salite le scommesse; le offerte fatte dalle Case cinematografiche per ritrarre le fasi del match e i proventi della pubblicità entro la « tela di ragno » di Jersey City: tale, infatti, era l'aspetto dell'ottagono entro il quale Carpentier conobbe il fatale K.O. al 4° « round ».

Il campione di Francia e d'Europa apparve sin dagli inizi nettamente inferiore all'avversario in peso e forza e fu da lui domitato sinchè cadde vinto all'inizio della quarta ripresa. Occorre soggiungere che questa sconfitta fu un po' come un lutto nazionale per i nostri appassionati cugini d'oltre Alpe?

Mentre scriviamo, più che alle ultime partite dell'interminabile campionato di calcio, l'attenzione degli appassionati di football è rivolta alla prossima assemblea federale da cui dovrà venir regolata l'attività calcistica 1921-1922. Quando le *Vie d'Italia* vedranno la luce le decisioni saranno ormai avvenute, perchè l'assemblea è convocata per il 24 luglio a Torino; ma per ora, ripetiamo, il campo calcistico nazionale è a rumore.

Da una parte il progetto Pozzo vuole sistemare il campionato italiano, sulla base di quello inglese, riunendo le squadre in varie divisioni ed assegnando alla I solo 24 squadre; dall'altra le squadre minori si oppongono al trionfo di questo progetto che segnerebbe il crollo di troppe speranze verso i più alti ranghi calcistici...

Sarà trovata a Torino la via dell'accordo? è quello che sinceramente auguriamo.

Frattanto notiamo la splendida vittoria del Pisa S. C. nella finale del Campionato Centro-Meridionale, svoltasi a Bologna domenica 3 luglio; e attendiamo la prova che i campioni toscani sapranno fornire contro i vincitori del campionato settentrionale.

Merita un cenno a parte il III Campionato Nazionale Sportivo Militare svoltosi a Milano dal 21 al 30 giugno.

Tutti i Corpi e tutti i Comandi dell'Esercito e della Marina inviarono nella capitale di Lombardia i propri rappresentanti di tutti gli sports, vittoriosi delle rispettive eliminatorie. E i campionati riuscirono una grandiosa dimostrazione di fede, di forza e di giovinezza.

Anche e più che per i notevoli risultati tecnici in essa conseguiti, la grande adunata nazionale delle forze sportive militari italiane deve essere valutata per la nuova dimostrazione con essa data, dalle nostre sfere dirigenti, d'un mutato orientamento nei riguardi dello sport.

Delle singolari e curiose vicende di una delle tombe più venerate dagli Italiani e in modo speciale **del busto del Petrarca sulla tomba di Arquà** narra la storia Adolfo Callegari (*Dedalo,* aprile 1921), storia che qui riassumiamo per completare quanto si legge nella *Guida delle Tre Venezie* del T. C. I., vol. I, pag. 363. Nel testamento il poeta lasciò scritto: « Se chiudessi i miei giorni in Arquà dove è la mia casa di campagna e Dio mi avesse concesso quel che tanto desidero, di costruire

colà una modesta cappella in onore della beata Vergine, in essa prescelgo di essere seppellito. Se no, più in basso, in luogo decoroso presso la Pieve ». La cappella non fu eretta e, 6 anni dopo la morte del poeta, il genero trasse il corpo del Petrarca dalla sepoltura provvisoria in S. Maria per collocarlo nella tomba sul sacrato della chiesa. Nel XV secolo — ma forse è storiella — un artigiano offerse 200 ducati d'oro alla chiesa di Arquà a patto di essere sepolto insieme al poeta; la proposta fu respinta. Nel 1547 il nobile padovano Pietro Paolo Valdezocco fece collocare sul sarcofago il *busto* in bronzo *del poeta*, busto che, esaminato da vicino, mostra la derivazione iconografica dal noto ritratto della Sala dei Giganti in Padova (*Le Tre Venezie*, vol. 1, pag. 337). Il busto ha un foro presso il vertice del capo, un'ammaccatura presso la bozza frontale sinistra e l'occhio sinistro malmenato. Donde tali lesioni? Dalla brutalità di alcuni soldati che nel '600, da una casa di rimpetto alla tomba ed ora demolita, fecero bersaglio dei loro archibugi la testa del poeta. Questo avveniva poco dopo la nota profanazione del 27 maggio 1630 e il trafugamento e la dispersione di alcune ossa. Meno noto è che il processo durò un anno e mezzo e che il giudice, mandato per l'inchiesta, fece, traverso il foro praticato dai ladri, e servendosi dell'opera di un ragazzo, trar fuori tutto lo scheletro per poi nuovamente riporlo. Nel 1843 il conte Carlo Leoni restaurò la tomba in modo poco rispettoso perchè, fra altro, le lettere dell'epigrafe, dettata dallo stesso poeta, furono approfondite con lo scalpello e sfigurate. Il Leoni si appropriò anche di una costola, che aveva intenzione di donare alla città di Padova, ma il governo austriaco, conformandosi al desiderio del comune di Arquà, la fece rimettere a posto nel 1855. Il 6 dicembre 1873 il prof. Canestrini fece aprire il sarcofago allo scopo di praticare sulle ossa un esame antropologico; ma il teschio, al contatto dell'aria, cadde in polvere. Per ultimo ricordiamo che in quest'anno il comune di Padova ha ceduto alla casa di Arquà alcune vertebre trafugate dall'abate Piombin.

Il nobile **Palazzo Comunale di Cagliari**, grandiosa costruzione degli architetti Caselli e Rigotti, iniziata fin dal 1899, sta per essere ultimato (cfr. *La Sardegna* del T. C. I., pagina 100).

Il maggior interesse del nuovo edificio, degna espressione della attività fervida della bella isola, consiste nella decorazione delle sale, dovuta soprattutto al pittore cagliaritano Filippo Figari. La *Sala dei Matrimoni* è quasi compiuta. Essa ha cinque porte, inquadrate da ornamentazioni di carattere affatto locale e sulle quali scendono tende orlate di festoni vivaci, tessute nel villaggio di Busachi. La decorazione principale consiste nella pittura del fregio, lungo 27 m., alto quasi 2, nel quale al disopra di ogni porta il Figari ha rappresentato una *portatrice di doni* e, nei tratti lunghi, la *fidanzata tra i parenti*, la *danza*, gli *sposi che escono di chiesa*. Armonizzano con la pittura i mobili dalle sagome antiche, i monumentali cassoni di castagno coi lunghi, stretti tappeti di pura lana, le sedie dagli schienali dorati, le così dette *bertule* e i pizzi di Busa. Il Figari ha vinto anche il concorso per la decorazione della *Sala dei Ricevimenti* (m. 26×8), nel cui soffitto, entro tondi, ha rappresentato l'*ospitalità*, la *vivacità pittoresca* e la *ricchezza agricola della Sardegna*, e per la sistemazione della *Sala del Consiglio*, nel cui fregio saranno dipinti tre pannelli, i *Pisani*, il *primo re dell'isola*, i *Mauritani* (da articolo di Arturo Lancellottti in*Rassegna d'Arte antica e moderna*, maggio 1921).

ING. FILIPPO TAIANI, professore del R. Politecnico di Milano. — *Trattato Moderno di Materiale Mobile ed Esercizio delle Ferrovie*. Vol. I: Legislazione ed Economia Ferroviaria - Trazione e Materiale Mobile, con 2 tavole e 338 figure nel testo - Libreria Editrice Politecnica, 1921, Milano.

L'Autore è ben noto ai lettori di questa *Rivista* pei suoi lucidi ed attraenti articoli d'argomento ferroviario, nei quali la chiarezza e la schematizzazione delle più complesse questioni, tanto necessarie negli scritti destinati alla volgarizzazione di materie tecniche, non vanno mai a scapito dell'esattezza e dell'ampiezza di visione dell'argomento trattato. Tali doti perspicue dello scrittore si riconoscono del pari in questo Trattato di gran mole, di cui salutiamo il primo volume ed auguriamo prossimo il secondo, che tratterà dell'Esercizio Tecnico e dell'Impianto delle Stazioni. Nella prefazione l'Autore dichiara di aver scritto per le Scuole superiori e per gli Ingegneri laureati. Noi pensiamo che la lettura dei capitoli relativi alla legislazione ed alla economia ferroviaria possa tornare utilissima, relativamente agevole e vivamente interessante, ad ogni persona colta che comprenda l'alta

importanza della politica ferroviaria nella nostra vita economica, e senta il dovere di non parlarne a vanvera se milita nella vita pubblica. Anche la parte più strettamente tecnica, relativa alla trazione ed al materiale mobile, dovrebbe trovare lettori in più larga cerchia che quella degli ingegneri ferroviari.

Ad esempio, il dualismo fra trazione elettrica ed a vapore, di cui tutti parlano mentre pochi sono in grado di parlarne, trova qui una documentazione larga, precisa, obbiettiva, che non si saprebbe facilmente trovare altrove anche spigolando in molte pubblicazioni di cui non poche a tesi obbligata.

Auguriamo quindi alla meritoria fatica dell'illustre Autore una più larga diffusione di quella cui Egli dichiara di aspirare. I. V.

La Rivoluzione Piemontese nel 1821, di SANTORRE SANTAROSA, coi ricordi di V. Cousin sull'Autore. — Versione italiana con note e documenti a cura di Alessandro Luzio. — G. B. Paravia e C., Torino 1921, pp. XV-220. L. 10.

È un libro di rivendicazioni; non di territori, ma di verità storiche, annebbiate da quei giudizi tradizionali che le generazioni anche degli studiosi si passano dall' una all' altra senza sottoporle a rigoroso esame. Per questo rispetto, il volume, a cui il nome del Luzio conferisce una garanzia di acume e di imparzialità, acquista particolare importanza, ancor più che dal testo, dal sobrio apparato di note, le quali lasciano vedere come debba esser soggetto a revisione quanto fu detto e scritto intorno alla parte che re Carlo Alberto ebbe nei moti del '21. Ed è una revisione che si annuncia assai prossima, mentre questo volume ne forma l'interessante preambolo.

E. MOLINA. — *Stenografia oratoria.* — Tipolitografia G. Scarabellini, Venezia. — È un importantissimo manuale per l'addestramento all'uso della stenografia rapida, per resoconti di congressi, assemblee, ecc.

R. DE LUCA. — *Bolzano e dintorni.* — Trento, Stabilimento Tipolitografico Tridentino. Guida edita a cura della Federazione Concorso Forestieri nel Trentino.

MARCHETTI B. — *Guida artistica del Santuario di S. Caterina in Fontebranda in Siena.* — Siena, Tip. S. Bernardino, '20, 16°, pp. 14.

Nuove iscrizioni e variazioni

nell' elenco dei Soci del T. C. I. dal 15 maggio al 15 giugno 1921.

Soci fondatori della Sede.(1)

2115. AZARIO ALDO, Andorno Cacciorna; 2116. BIANCHETTI GIANNETTO, Locarno; 2117. COLOMBO cav. rag. ROBERTO, Roma; 2118. DE AMBROSIS ALFREDO, Besozzo; 2119. DE ANGELIS ROMOLO, Roma; 2120. FAUDA AMBROGIO, S. Francisco California; 2121. GRAMICCIA CURZIO, Roma; 2122. GUINASSO LUIGI, S. Francisco California; 2123. RICARDONE NATALIO, Rosario; 2124. SPONGIA ANTONIO, Rovigno; 2125. VERDURA ANTONINO, Porto S. Giorgio.

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione Vitalizia al T.C.I., mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci benemeriti.(1)

Alessandria, Isaia avv. Vittorio, Vitale rag. Mario; Andorno Cacciorna, Azario Aldo; Aquila, Balducci Amedeo; Arezzo, Fatini Giuseppe; Bari, Baratelli rag. Pietro; Belluno, Manfrenuzzi Ruggero; Bergamo, Pizzini Nino; Callao, Marchini Alberto; Città di Castello, Central Garage; Erba Incino, Agazzi Antonio; Fenestrelle, Corradini rag. Angelo; Follonica, Accorti Tommaso; Gerenzano, Porro Francesco; Gorizia, Navarro Giovanni; Legnano, Moroni Carlo; Livorno, Delli Carri Luigi; Lonigo, Bulgarelli Eugenio; Lucca, Landucci Camillo; Lugo, Matteucci Lorenzo; Meleto Valdarno, Matassini Numa Pompilio; Mendoza, Trovarelli Enrico; Milano, Castelli Mario; Morazzone, Colombo Aldo; Nocera Inferiore, Balestrino Michele; Padova, Franco Dante, Furlan Umberto; Palermo, Simoncini Attilio; Palmanova, Burì Ennio; Perticara, Bianciardi Artede; Pieve di Cadore, Giacobbi Mario; Pisciotta, Ricci A.; Pontedecimo, Perino G.; Pontedera, Remondini Giuseppe; Ponzone, Zerbo Flaminio; Reggio Emilia, Casolari Armando, Manzotti Luigi; Roma, Orestano Francesco; Salerno, Annicelli Eugenio; S. Francisco California, Sarno Ferdinando; Sappada, Cecconi Luigi; Stradella, Fogliazza Arturo; Torino, Mannu Giovanni; Trento, Morelli prof. Ulisse; Treviso, Cesca Ottone; Trieste, Almeda Paolo, Reich rag. Bruno; Verona, Peraldo Primo; Vescovato, Andrietti dott. Carlo; Vignola, Agnini rag. Corrado.

(1) Per ragioni di indole economica i segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 1° settembre 1919, sono stati modificati nel modo seguente:
al Socio presentatore di 10 nuove adesioni, la medaglia di bronzo;
al Socio presentatore di 50 nuove adesioni, la medaglia d'argento piccola;
al Socio presentatore di 100 nuove adesioni, la medaglia d'argento grande;
Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza:
ai Soci che presentano cinque nuove adesioni;
ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acqui-
Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Soci vitalizi.

Alessandria d'Egitto 1; Arezzo 1; Avigliana 1; Bagdan-Han 1; Bagnolo Mella 2; Bari 1; Belluno 2; Bergamo 1; Boston 1; Brescia 1; Buenos Aires 1; Buonconvento 1; Busto Arsizio 2; Chiasso 1; Città di Castello 2; Codogno 1; Costantinopoli 2; Crevalcore 1; Dignano 1; Fagagna 1; Fara S. Martino 1; Ferrara 1; Fossombrone 1; Genova 3; Gorizia 1; La Maddalena 1; La Plata 3; Laveno 1; Lodi 1; Lugano 3; Milanino 1; Milano 10; Moncalvo Monferrato 1; Montalcino 3; Monterchi 1; Monza 2; Napoli 1; Nizza Marittima 1; Novara 1; Oltre il Colle 1; Oneglia 2; Oriolo Romano 1; Paola 2; Pavia 1; Pera 1; Pergola 3; Pieve Tesino 1; Pontedecimo 1; Porto Alegre 2; Portogruaro 1; Porto S. Giorgio 2; Rio de Janeiro 1; Riva sul Garda 1; Roma 6; Salerno 1; Sansevero 1; Santa Fè 4; Siena 1; Spilimbergo 4; Tacuarembo 2; Tarcento 1; Torino 7; Trento 2; Trieste 3; Udine 1; Ugento 1; Valtournanche 1; Venezia 1; Vercelli 1; Viganello 1; Ziano di Vicomarino 1; Zurigo 2

Soci quinquennali.

Arezzo 1; Argenta 1; Baceno 1; Bergamo 1; Bologna 1; Buenos Aires 3; Caorle 1; Casteggio 1; Chiavenna 1; Gorgonzola 1; Kilchberg 1; Milano 6; Moiana 1; Monaco 1; Montreux 1; Morazzone 1; Napoli 1; Noto 1; Oneglia 1; Piacenza 1; Piazza Armerina 1; Reggio Emilia 1; Ricaldone 1; Roma 2; Roncegno 1; Rovellasca 1; S. Polo d'Enza, 1; S. Margherita Ligure 1; Santuario di Graglia 1; Spezia 1; Tacuarembo 1; Tampico 1; Torino 3; Trieste 1; Venezia 1; Vignola 1; Zurigo 1.

Soci annuali.

ALESSANDRIA 10; Castelnuovo Bormida 1; Solero 1; Terzo 1; Valenza 5.
ANCONA — Osimo 1; Senigallia 1.
AQUILA — Gagliano Aterno 1.
AREZZO 1; Bibbiena 4; Camucia 1; Cortona 5; Mercatale 1; Ortignano Raggiono 1; Soci 1.
ASCOLI PICENO 1; Cupramarittima 2; Porto S. Giorgio 6.
BARI 2; Acquaviva delle Fonti 1; Altamura 1; Canneto di Bari 7; Conversano 1; Montrone di Bari 2; Putignano 1.
BELLUNO 10; Agordo 1; Auronzo 1; Campolongo 1; Feltre 2; Pieve di Cadore 2; Sappada 1.
BENEVENTO — Chianche Ceppaloni 1; S. Lupo 4.
BERGAMO 1; Cividate al Piano 1; Trescorre Balneario 1.
BOLOGNA 10.
BRESCIA 2; Bogliaco sul Garda 1; Castrezzato 1; Gavardo 1; Marone 1; Ospitaletto Bresciano 1.
CAGLIARI 12; Abbasanta 10; Bortigali 1; Bosa 1; Ghilarza 1; Iglesias 1; Quartu S. Elena 2; Santu Lussurgiu 1.
CAMPOBASSO — Frosolone 1.
CASERTA — Cassino 2; Minturno 1; Piedimonte d'Alife 1; Sessa Aurunca 1.
CATANIA 2; Agira 1; Castiglione 1; Piedimonte Etneo 1.
CATANZARO 2; S. Costantino Calabro 1
CHIETI — Archi 1; Taranta Peligna 1.
COMO — Agra 1; Bosisio 1; Bra 1; Caccivio 1; Casbeno 1; Cima 1; Lecco 1; Lomazzo 1; Morazzone 1; Ossuccio 1; Solbiate Comasco 1; Taino 1; Tremezzo 2; Varese 5; Veniano 1.
CREMONA 1; Crema 1; Grumello Cremonese 1; Pizzighettone 7; Vaiano Cremasco 1; Vescovato 1.
CUNEO 2; Beinette 2; Brà 1; Ceva 1; Chiusa Pesio 1; Demonte 1; Vinadio 1.
FERRARA 6
FIRENZE 14; Borgo S. Lorenzo 1; Fucecchio 1.
FOGGIA — Lesina 1; Sansevero 2.
FORLI' — Longiano 1; Rimini 2; Teodorano 1.
GENOVA 15; Alassio 1; Arenzano 1; Cornigliano Ligure 1; Levanto 1; Moneglia 1; Pegli 1; Rapallo 1; Rivarolo Ligure 1; Sarzana 1; Savona 1; Sestri Ponente 1.
GROSSETO — Orbetello 4.
LECCE — S. Pietro Vernotico 3.
LIVORNO 3; Capoliveri 2.
LUCCA 3; Bagni di Montecatini 4; Barga 1; Ponte a Moriano 1.
MANTOVA 1; Ostiglia 1; Roncoferraro 1; Soave 1; Suzzara 1.
MASSA E CARRARA — Bagnone 1; Carrara 1; Ceserano 1.
MESSINA 3; Francavilla 1.
MILANO 6; Albizzate 1; Bernareggio 1; Binasco 1; Bresso Milanese 1; Busto Arsizio 1; Cassano d'Adda 1; Castano Primo 1; Crescenzago 1; Gaggiano 1; Gallarate 2; Gorgonzola 4; Legnano 2; Limito 1; Monza 4; Mulazzano 1; Paderno Dugnano 2; Sesto S. Giovanni 3; Trucazzano 1.
MODENA 7; Casinalbo 2; Concordia 1; Finale Emilia 1; Maranello 1; Mirandola 1; Montese 1; Novi 1; Pavullo nel Frignano 1; Vignola 1.
NAPOLI 3; Portici 1; Resina 1; Torre Annunziata 2.
NOVARA 1; Alagna Valsesia 1; Andorno Cacciorna, 2; Antronapiana 2; Arona 1; Biella 1; Borgolavezzaro 1; Coggiola 1; Divignano 1; Domodossola 1; Gravellona Toce 1; Grignasco 1; Lesa 1; Mercurago 1; Oggebbio 1; Omegna 2; Pallanza 1; Piedimulera 1; Ponzone Botto 1; Ponzone Fila 1; Trobaso 1; Vercelli 2.
PADOVA 3; Cittadella 1; Este 2; Monselice 2; Piazzola sul Brenta 1, Stanghella 1.
PALERMO 14; Bisacquino 1; Lercara Friddi 2.
PARMA 1; Sala Baganza 1; S. Secondo Parmense 1.

PAVIA 4; Bastida de' Dossi 1; Branduzzo 1; Cassolnuovo 1; Chignolo Po 1; Mortara 1; Ottone 2; S. Nazzaro de' Burgondi 1; S. Cristina 1; Siziano 1; Stradella 5; Vigevano 1.
PERUGIA 3; Castiglion del Lago 1; Fara Sabina 1; Montopoli 1; Umbertide 1.
PESARO 1; Bellisio Solfare 1; Fano 1; Macerata Feltria 1; S. Lorenzo in Campo 2.
PIACENZA 3; Bettola 1; Morfasso 1; Ponte dell'Olio 4; Scrivellano 1.
PISA 1.
PORTO MAURIZIO — Airole 1; Apricale 1; Bordighera 1; Ospedaletti Ligure 1; S. Remo 1; Taggia 1. Ventimiglia 2.
POTENZA — Muro Lucano 2.
RAVENNA — Lugo 1.
REGGIO EMILIA 8; Poviglio 1.
ROMA 45; Albano Laziale 1; Orte 2; Tivoli 1; Viterbo 2.
SALERNO 5; Castel S. Giorgio 1; Laurino 1; Sant'Arsenio 1.
SASSARI 2; La Maddalena 1; Nuoro 1; Pattada 2; Sorso 3; Tempio 2; Terranova Pausiana 8.
SIENA 1; Campiglia d'Orcia 1.
SONDRIO 3; Tirano 1.
TERAMO 1; Castagneto 1; Crognaleto 1; Giulianova 1; Torricella Sicura 1; Tortoreto 1.
TORINO 61; Avigliana 1; Bardonecchia 1; Caluso 1; Carmagnola 1; Collegno 1; Germagnano 1; Ivrea 1; Oulx 1; Rivara Canavese 1; Rivoli 1; S. Maurizio Canavese 1; S. Mauro Torinese 1; Settimo Torinese 1.
TRAPANI — Mazzara del Vallo 1.
TREVISO 2; Castelfranco Veneto 1; Conegliano 2; Cornuda 1; Costa di Conegliano 1; Follina 1; Trevignano 1; Vittorio Veneto 1.
UDINE — Interneppo 1; Latisana 1; Maiano 1; Palmanova 2; Piovega 1; Polcenigo 1; Pordenone 1.
VENEZIA 6; Ceggia 1.
VENEZIA GIULIA. — Aiello 1; Albona 5; Gelsane 1; Gorizia 3; Gradisca d'Isonzo 1; Isola d'Istria 1; Ronchi di Monfalcone 1; Trieste 18; Pola 1; Postumia 1; Volosca 1.
VENEZIA TRIDENTINA — Caldonazzo 1; Cembra 3; Cortina d'Ampezzo 2; Madonna di Campiglio 1; Merano 1; Mori 1; S. Martino di Castrozza 1; Storo 1; Tione 1; Trento 2.
VERONA 6; Brentino 1; Legnago 1; Ronca 1; Terrazzo 1.
VICENZA 10; Arsiero 1; Bassano Veneto 4; Cismon 1; Marostica 2; Recoaro 1; Salcedo 1; S. Nazario 1; Schio 1; Valdagno 1.
ZARA 7.
FIUME 1.

Colonie italiane.

CIRENAICA 1.
TRIPOLITANIA 3.

ESTERO.

EUROPA: Francia 1; Inghilterra 9; Principato di Monaco 1; Svezia 1; Svizzera 19.
AFRICA: Egitto 2.
AMERICA MERIDIONALE: Uruguay 3.

Statistica dei Soci al 15 giugno 1921

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1920 . . .	N. 140.688	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1921	" 28.188	
	N. 112.500	
Nuovi Soci pel 1921 inscritti a tutto il 15 giugno 1921 .	" 11.254	
Totale Soci annuali		N. 123.754
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1920	N. 21.648	
Idem al 15 giugno 1921	" 1.326	
		" 22.974
Totale Soci al 15 giugno 1921		N. 146.728

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Gustavo Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1.80